



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 19]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 19, 2015/पौष 29, 1936

No. 19]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 19, 2015/PAUSA 29, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 जनवरी, 2015

सं. टीएएमपी/23/2013-एमबीपीटी.- महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मुम्बई पत्तन न्यास से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए संशोधित दरमान अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/23/2013-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

(i). श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी 2015 के 2२ दिनों पारित)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास से उसके दरमानों (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमबीपीटी ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। उक्त प्रस्ताव पर संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से विचार किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों द्वारा प्रेषित टिप्पणियां प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में एमबीपीटी को भेजी गई थीं। एमबीपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया था। एमबीपीटी के प्रस्ताव की कार्यालय में प्रारंभिक संवीक्षा की गई थी। एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा था। हमारे प्रश्नों का जवाब देते समय, एमबीपीटी ने 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए संशोधित लागत विवरण भेजे थे। इस मामले की संयुक्त सुनवाई 11 अगस्त 2014 को मुम्बई में इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

3. इस मामले की कार्यवाही किए जाने के दौरान एकत्रित की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी द्वारा अपने दरमानों के सामान्य संशोधन दाखिल किए गए प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक स्पष्ट आदेश पारित किया है। 2 वर्ष और 2 माह की अवधि अर्थात् 01 फरवरी 2015 से 31 मार्च 2017 के लिए लागत विवरणों द्वारा दर्शाई गई घाटा स्थिति पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने पोट संबंधित प्रभारों एवं लाइसेंस शुल्क और भंडारगृह प्रभारों के सिवाय सभी प्रभारों में 23 प्रतिशत की वृद्धि के लिए अनुमोदन प्रदान किया है।

4. इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए आदेश को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की कार्यवाही की जा रही है जिसे अधिसूचित किए जाने में कुछ और समय लगेगा। चूंकि प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि 2 वर्ष और 2 माह अर्थात् 01 फरवरी 2015 से 31 मार्च 2017 अवधि के लिए एमबीपीटी की वित्तीय/लागत स्थिति पर आधारित है, इसलिए यह प्राधिकरण चाहता है कि संशोधित दरमान आदेश की अधिसूचना की प्रतीक्षा किए बिना अधिसूचित कर दिए जाएं। अतः, यह प्राधिकरण एमबीपीटी के संशोधित दरमान तत्काल अधिसूचित करता है जिसे अनुबंध के रूप में संलग्न किया गया है। संशोधित दरमान अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के बाद लागू होंगे। इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश को आने वाले समय में अलग-से अधिसूचित किया जाएगा और एमबीपीटी तथा प्रासंगिक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को संप्रेषित किया जाएगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2014]

अनुबंध

मुंबई पोर्ट ट्रस्ट

दरमान

अध्याय – I

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्न परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). “ब्लास्ट” अर्थात् – जहाज में रखी गई भारी सामग्री या ब्लास्ट टैंकों में ज्यादा, बॉटम के दाईं ओर कम्पार्टमेंट में स्थित और स्थिरीकरण के लिए साइडों पर बहुत कम मामलों में और सभी मामलों में समुद्रगामी। इसमें द्रव सामग्री संयुक्त जल शामिल हो सकता है।
- (ii). “बार्ज” – बार्ज फ्लैट बोटमड पोत है भले स्वतः प्रोपेल्ड अथवा नहीं हो।
- (iii). “तटीय जहाज” से तात्पर्य है ऐसा कोई भी जहाज जो भारत के किसी पोर्ट या स्थान से भारत के ही किसी अन्य पोर्ट या स्थान के बीच व्यापार के लिए चलाया जाता है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय अनुज्ञापत्र है।
- (iv). “कोल्ड मूव” से तात्पर्य होगा मुख्य इंजिन प्रचालित किए बिना जहाज का चलन-वलन।
- (v). “क्रू बोट” का अर्थ किसी प्रकार की एक बोट होगी जो मुख्य रूप से किसी पोत अथवा जहाज के क्रू सदस्यों के परिवहन के लिए उपयोग की जाती है।
- (vi). “क्रूज जहाज” अर्थात् “प्लेजरयॉट” के अलावा पोर्ट में आने वाले अन्य ऐसे जहाज जो यात्रियों को आराम-मौजमस्ती के लिये समुद्री सैर पर ले जा रहे हों।
- (vii). “दिन” अर्थात् कैलेंडर दिवस – अर्थात् एक दिन की मध्यरात्रि से अगले दिन की मध्यरात्रि तक।
- (viii). “विलंबशुल्क” से तात्पर्य है दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के बाद पोर्ट परिसर में पोतभार के भंडारण के लिये देय प्रभार।
- (ix). “विदेश जाने वाले जहाज” से तात्पर्य है तटीय जहाज को छोड़कर अन्य जहाज।
- (x). “निःशुल्क अवधि” से तात्पर्य है वह अवधि, जिसके दौरान विलंबशुल्क लगाये बिना पोतभार/कंटेनर के भंडारण की अनुमति दी जाती है—और इस अवधि में रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अ-कार्य दिवस समाविष्ट नहीं हैं।
- (xi). “संपूर्ण कंटेनर भार” अर्थात् फुल कंटेनर लोड – एफसीएल से तात्पर्य है जहाज की मालसूचीनुसार एक परेषित की मालिकी के पोतभार से भरा कंटेनर।
- (xii). “जीआरटी” से तात्पर्य है कुल पंजीकृत टनभार (ग्रॉस रजिस्टर टनेज) अर्थात् जहाज की पंजी, सक्षम प्राधिकारियों द्वारा जारी अंतरराष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र, या युद्ध नौका/नौसेना पोत के संदर्भ में रक्षा प्राधिकारियों के घोषणापत्र के अनुसार जहाज का कुल पंजीकृत टनभार।
- (xiii). “जोखिमी कंटेनर” से तात्पर्य है आइएमओ के तहत यथा वर्गीकृत जोखिमी पोतभार रखा हुआ कंटेनर।
- (xiv). “कंटेनर भार से कम” - लेस दैन कंटेनर लोड – एलसीएल से तात्पर्य है जहाज की माल सूचीनुसार एक से अधिक परेषितियों की मालिकी के पोतभार से भरा कंटेनर।
- (xv). “महीने” अर्थात् अवकाश दिवसों सहित 30 लगातार कैलेंडर दिवस होगा।
- (xvi). “ऑफशोर सप्लाई जहाज” – ऑफशोर सप्लाई जहाज एक किसी प्रकार का जहाज होता है जो मुख्य रूप से किसी ऑफशोर संस्थापन के लिए अपेक्षित व्यक्तियों, सामग्री और स्टोर्स के परिवहन के लिए उपयोग किया जाता है।
- (xvii). “ओवर डाइमेंशनल कंटेनर” से तात्पर्य है साधारण आकार के मानक कंटेनर के ऊपर ओवर डाइमेंशनल पोतभार से भरा तथा स्लिंग, शॉकल्स, लिफ्टिंग बिमर आदि जैसे विशेष साधनों की आवश्यकता होने वाला कंटेनर। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष साधनों की आवश्यकता होने वाले अन्य प्रकार के कंटेनर का भी समावेश है।
- (xviii). “प्लेजर यॉट” से तात्पर्य है ऐसा जहाज, जो किसी भी पद्धति से चलित (प्रोपेल) हो; तथा जो केवल नौका-विहार के लिए उपयोग किया जाता है और उसमें व्यावसायिक आधार पर यात्रियों का आवागमन नहीं होता।
- (xix). “रीफर कंटेनर” से तात्पर्य है नाशवंत पोतभार लाने/ले जाने के लिए उपयोग किए जाने वाले प्रशीतक कंटेनर जिसमें वांछित तापमान बनाये रखने के लिए विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था है।
- (xx). “नौचालन पोत” से तात्पर्य है पूरी तरह से हवा की शक्ति से चलने वाले पोत जिनमें प्रोपल्सन के अभियांत्रिक साधनों से फिटिड पोत शामिल हैं।
- (xxi). “शट आऊट कंटेनर” से तात्पर्य है ऐसा कंटेनर जो किसी विशिष्ट जहाज के लिये (वेसल आयडेंटिफिकेशन एडवाइस नं.-अर्थात् वीआईए सं. द्वारा यथा दर्शित) निर्यात माल के रूप में पोर्ट में आता है और किसी भी कारण से उस विशिष्ट जहाज से जुड़ नहीं पाता।
- (xxii). “शट आऊट कार्गो” से तात्पर्य होगा नौभरण के लिए पत्तन में लाया गया कोई कार्गो परन्तु विनियुक्त द्वारा नौभरित नहीं किया गया और पत्तन परिसर में पड़ा रहता है।
- (xxiii). “टेलिग्राफ जहाज” से तात्पर्य है ऐसा जहाज जो विदेशी/समुद्र पार संचारण के लिए अंतःसमुद्री केबल उठाने, परीक्षण करने और बिछाने के लिए आवश्यक मशीनरी और गिअर से सुसज्जित है।
- (xxiv). “ट्रान्शिपमेंट कार्गो” से तात्पर्य होगा ऐसा कार्गो जो मूलतः मुम्बई के पत्तन के लिए विनिहित नहीं हो, परन्तु मुम्बई में उतारा जाता है और बाद में अन्य पत्तनों को वापस भेजा जाता है।

- (xxv). “ट्रान्सशिपमेंट कंटेनर” से तात्पर्य है ऐसा कोई कंटेनर जो किसी एक जहाज से उतारा गया है, यार्ड में भंडारण किया गया है और सड़क या रेलवे मार्ग अथवा अन्य जहाज से समुद्री मार्ग द्वारा में जा गया है।
- (xxvi). “जहाज”— संकल्पना में वह हर जलयान समाविष्ट है जो मनुष्य या माल-सामान की मुख्यतः जलमार्ग से आने-जाने/वह के लिए बनाया गया है।
- (xxvii). पोत पूर्ण दिनांक (वीसीडी)
 (क). गोदियों में पोत के लिए — वह तारीख जिसको पोत के आयात परिचालन पूरी तरह पूरे हो जाते हैं।
 (ख). मिडस्ट्रीम में पोतों के लिए — स्ट्रीम में मंदर पोत की उतराई के पूरा होने की तारीख के दो दिनों बाद की तारीख अथवा बर्थ में अंतिम बार्ज की उतराई की तारीख, जो भी पहले हो।
- (xxviii). “घाटशुल्क” का तात्पर्य होगा पत्तन के माध्यम से आयात किए गए अथवा निर्यात किए गए अथवा पोतांतरित किए गए अथवा गुजारे गए सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली-योग्य मूल देय, भले ही पत्तन-भाड़ा पत्तन द्वारा किया जाता है अथवा नहीं।
- 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें**
- (i). जहाज संबंधी प्रभार लागू करने के लिये ‘तटीय’ या ‘विदेशगामी’ के रूप में उसका वर्गीकरण करने में जहाज की ‘वैधानिक स्थिति’ निर्णायक घटक होगी। यह (वैधानिक स्थिति) सीमाशुल्क या नौवहन महानिदेशालय के प्रमाणन द्वारा पुष्टिकृत होगी। पोतभार के स्वरूप या उसके मूल स्थान का प्रभार निर्धारण से कोई संबंध नहीं होगा।
- (ii). (क). जिसके पास जनरल ट्रेडिंग लाइसेंस है ऐसा कोई भारतीय पताका वाला विदेशगामी जहाज सीमाशुल्क परावर्तन आदेश के आधार पर, अथवा सीमाशुल्क विभाग के तटीय आस्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य मालसूची प्रस्तुत करके तटीय-मार्ग में जा सकता है।
 (ख). विदेशी पताका वाला कोई विदेशगामी जहाज नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी तटीय यात्रा अनुज्ञापत्र के आधार पर तटीय मार्ग से जा सकता है।
 (ग). ऐसे परावर्तन मामलों में लदान पोर्ट के तटीय प्रभार जिस समय से जहाज तटीय माल सामान का लदान आरंभ करता है उस समय से देय होंगे।
 (घ). ऐसे परावर्तन के मामलों में जहाज तटीय पोतभार उतारने के काम पूरे करता है, केवल तभी तक तटीय प्रभार लागू होंगे। पोतभार उतराई का काम पूरा होने के तुरंत बाद पोतभार उतारने वाला पोर्ट विदेशगामी दर लागू करेगा।
 (ङ). जिन समर्पित भारतीय तटीय जहाजों के पास नौवहन महानिदेशक का तटीय अनुज्ञापत्र हैं, उन जहाजों को तटीय दरों का हकदार होने के लिये किसी अन्य दस्तावेज की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iii). (क). डॉलर में अंकित प्रशुल्क सममूल्य भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। इसके लिये डॉलर में बताए प्रभारों को भारतीय रिजर्व बैंक, स्टेट बैंक ऑफ इंडिया या उनके सहयोगी अथवा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र की बैंक द्वारा सूचित बाजार क्रय दर पर सममूल्य भारतीय रुपयों में परिवर्तित किया जाएगा।
 (ख). जिस दिन जहाज पोर्ट की सीमाओं में प्रवेश करेगा वह दिन ऐसा परिवर्तन किए जाने का दिन माना जाएगा, कंटेनर प्रभारों के संबंध में आयात कंटेनरों के मामले में जहाज के प्रवेश का दिन तथा निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनरों के पोर्ट में आगमन का दिन डालर के अंकित प्रभारों के रुपयों में ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।
 (ग). पोर्ट में लंबी अवधि के लिये रुकने वाले जहाजों के मामले में जहाज के पोर्ट में आगमन की तिथि से 30 दिनों में एक बार नियमित रूप से विनियम दर की पुनरीक्षा की जाएगी। बिल बनाने का आधार पुनरीक्षा के समय प्रचलित उचित विनियम दर के अनुसार भावी प्रभाव से बदलेगा।
- (iv). एक तर्कसंगत स्तर के परे किसी विलंब के लिये पोर्ट जिम्मेदार हो, तो उपभोक्ता को उसके (विलंब अवधि) लिये प्रभार नहीं देने पड़ेंगे।
- (v). विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज:
 (क). लंबित भुगतान पर उपभोक्ता, और लंबित धन-वापसी पर पोर्ट प्रतिवर्ष 16.75% की दर से दण्ड-ब्याज का भुगतान करेगा।
 (ख). उपभोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल प्रस्तुत किये जाने के 10 दिन बाद से गिना जाएगा। तथापि यह प्रावधान निम्न मामले में लागू नहीं होगा — जिस मामले में भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में निर्दिष्टनुसार सेवाएँ लेने/पोर्ट संपत्तियों का उपयोग करने से पहले करना है, और/अथवा जहाँ भुगतान प्रशुल्क में एक शर्त के रूप में निर्धारित है।
 (ग). पोर्ट द्वारा धनवापसी में विलंब सेवाएँ पूरी होने की तिथि या उपभोक्ता द्वारा सभी आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत किये जाने की तिथि-इनमें से जो बाद में हो, उस तिथि के 20 दिन बाद से गिना जाएगा।
- (vi). (क). दरमान में निर्धारित दर उच्चतम स्तर के हैं, तो छूट और रियायत दर निम्नतम स्तर के हैं। यदि पोर्ट चाहे, तो वह निम्नतर दर प्रभारित कर सकता है, और/अथवा उच्चतर छूट और रियायतें दे सकता है।
 (ख). यदि पोर्ट चाहे तो दरमान में निर्धारित दर लागू कराने के बारे में निर्धारित सशर्तताओं को तर्कसंगत बना सकता है, बशर्ते कि इस प्रकार का तर्कसंगतीकरण उपभोक्ता को प्रति एकक दर में राहत देता हो, तथा दरमान में निर्धारित एकक दर उच्चतम स्तर से अधिक न हो।
 (ग). पोर्ट ऐसे कम दरों और/अथवा ऐसे दर लागू कराने से संबंधित सशर्तताओं की तर्कसंगति के बारे में लोगों को सूचित करें, ऐसे कम दर में और/अथवा ऐसे दर लागू कराने संबंधी सशर्तताओं में आगे कोई परिवर्तन हों — बशर्ते कि तय की गयी नयी दरें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सूचित दरों से अधिक न हों — तो इसके बारे में लोगों को सूचित करता रहे।
- (vii). (क). सूचित दरमान में यदि किसी सेवा/पोतभार के लिये निर्दिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो, तो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट प्रशुल्क प्राधिकरण के पास उचित प्रस्ताव दे सकता है।
 (ख). जब तक दर अंततः सूचित नहीं किए जाते, तब तक प्रस्तावित दर प्रस्ताव देने के साथ साथ तदर्थ आधार पर लागू किये जा सकते हैं।
 (ग). अंतरिम अवधि में लगाई जाने वाली तदर्थ दरें समान स्वरूप की सेवा/पोतभार के लिये प्रचलित सूचित प्रशुल्क के आधार पर तय की जानी चाहिये, और वे पोर्ट और संबंधित उपभोक्ता द्वारा परस्पर संमत होनी चाहिये।
 (घ). प्राधिकरण द्वारा तय की गयी अंतिम दर साधारणतया केवल भावी प्रभाव से लागू होगी। यदि तदर्थ रूप में स्वीकार की गयी अंतरिम दर अत्यधिक पाते हुए उसमें पूर्व प्रभाव से कुछ सुधार आवश्यक प्रतीत नहीं होता, तो उन तदर्थ अंतरिम दरों को अंतिम दर के रूप में मान्यता दी जाएगी।
- (viii). किसी भी बिल में वसूल किये गये न्यूनतम प्रभार होंगे एक सौ रुपये (रु. 100/-)।
- (ix). प्रत्येक बिल के कुल योग पर परिकलन किए गये सभी प्रभार अगले उच्चतर रुपयों में परिवर्तित किये जायेंगे।

- (x). जहाँ अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, वहाँ किसी एक मद के कुल वजन, मात्रा द्वारा मापन अथवा क्षमता की गणना करते समय 0.5 तक के हिस्से का 0.5 (आधा) युनिट और 0.5 या उससे अधिक के हिस्से को 1 युनिट माना जाएगा।
- (xi). तब तक धनवापसी नहीं की जाएगी जब तक वापस की जाने वाली राशि रु. 100 या अधिक न हो। इसी तरह, रु. 100/- तक कम राशि पत्तन द्वारा मांग नहीं की जाएगी।
- (xii). (क). तटीय पोतों के लिये देय जहाज संबंध प्रभार अन्य जहाजों के लिये लागू प्रभारों के 60% होंगे।
 (ख). थर्मल कोयला एवं पीओएल छोड़कर कच्चा तेल, कच्चा लोहा तथा कच्चे लोहे की गुटिकाओं सहित बाकी तटीय पोतभार/कंटेनरों के लिये पोतभार/कंटेनर संबंध प्रभार सामान्य पोतभार/कंटेनर संबंध प्रभारों के 60% होंगे।
 (ग). पोतभार संबंध प्रभारों के मामले में रियायती प्रभार पोत से किनारे तक अंतरण, क्वे से/तक अंतरण, भंडारण यार्ड से/तक अंतरण आदि के लिये देय घाट शुल्क सहित सारे संगत सम्वलाई प्रभारों पर लगाये जायेंगे।
 (घ). कंटेनर संबंध प्रभारों के मामले में रियायत 'कंपोजिट बॉक्स रेट' पर लागू है। जहाँ वस्तुवार प्रभार लगाए जाते हैं, वहाँ रियायत पोत से किनारे तक अंतरण और क्वे से/तक अंतरण तथा भंडारण यार्ड से/तक अंतरण के लिये देय सारे संगत प्रभारों पर; साथ ही साथ पोतभार और कंटेनरों के घाटशुल्क पर देय होगी।
 (ङ). तटीय नौचालन अथवा विलोमतः के लिए भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए मुम्बई पत्तन में उतरने वाले विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर से विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित का 50% वसूल किया जाएगा।
 (च). तटीय पोतभार/कंटेनर/जहाजों के लिये प्रभार भारतीय रुपयों में दिये और लिये जाएंगे।
- (xiii). क्रूज पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पत्तनों पर प्रभार्य प्रासंगिक लागू प्रभारों के 60 प्रतिशत होंगे।

अध्याय II

जहाज संबंधी प्रभार

गोदियों का वर्गीकरण निम्न प्रकार किया गया है (क) इंदिरा गोदी—इसमें बॅलार्ड पीयर, बॅलार्ड पीयर विस्तार और बंदरगाह दीवार घाट का समावेश है, (ख) प्रिन्सेज एवं विक्टोरिया गोदी, (ग) नौसेना गोदी, (घ) माजगाँव गोदी, कसारा बसीन, (ङ) बंदर और दारुखाना, तथा (च) जवाहर द्वीप और पीर पाव स्थित जेटियाँ।

2.1. पाइलटेंज एवं खीचाई समिश्र प्रभार

(क) पोतभार जहाज

क्र. सं.	जहाज का आकार	*गोदियाँ	@ प्रवाह	*जवाहर द्वीप/ पीर पाव	स्थलांतरण प्रभार
1.	0-30,000 जीआरटी क. विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में) ख. तटीय (रु.में.)	0.4263 11.6601	0.0771 2.1080	0.7686 21.0281	0.1059 2.9290
2.	30,001 - 60,000 जीआरटी क. विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में) ख. तटीय (रु.में.)	अ.डा. 12789 प्रथम 30,000 जीआरटी के लिए + अ.डा. 0.3410 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये रु. 34,9803 प्रथम 30,000 जीआरटी के लिए + रु. 9.328 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	अ.डा. 2313 प्रथम 30,000 जीआरटी के लिए + अ.डा. 0.0616 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये रु. 63,240 प्रथम 30,000 जीआरटी के लिए + रु. 1.686 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	अ.डा. 23,058 प्रथम 30,000 जीआरटी के लिए + अ.डा. 0.6149 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये रु. 6,30,840 प्रथम 30,000 जीआरटी के लिए + रु.16.821 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	अ.डा. 3177 प्रथम 30,000 जीआरटी के लिए + अ.डा. 0.0847 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये रु. 87,870 प्रथम 30,000 जीआरटी के लिए + रु. 2.342 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये
3.	60,000 जीआरटी से उपर क. विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में)	अ.डा. 23,019 प्रथम 60,000 जीआरटी के लिए +	अ.डा. 4161 प्रथम 60,000 जीआरटी के लिए +	अ.डा. 41505 प्रथम 60,000 जीआरटी के लिए +	अ.डा. 5718 प्रथम 60,000 जीआरटी के लिए +

ख. तटीय (रु.में)	अ.डा. 0.2984 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये रु. 6,29,640 प्रथम 60,000 जीआरटी के लिए + रु. 8.162 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	अ.डा. 0.0539 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये रु. 1,13,820 प्रथम 60,000 जीआरटी के लिए + रु. 1.475 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	अ.डा. 0.5380 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये रु. 11,35,470, प्रथम 60,000 जीआरटी के लिए + रु. 14.719 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये	अ.डा. 0.0740 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये रु. 1,58,130 प्रथम 60,000 जीआरटी के लिए + रु. 2.049 प्रत्येक अतिरिक्त जीआरटी के लिये
------------------	---	---	--	---

* सीधे समुद्र से या प्रवाह से गोदी में लगने वाले जहाज शामिल हैं।

@ टगों के बगैर समुद्र से प्रवाह में आनेवाले और समुद्र में लौटने वाले जहाज शामिल हैं।

(ख) विविध जहाज

	प्रति जीआरटी दर	
	विदेशगामी (अमरीकी डॉलर में)	तटीय (रु. में)
अपतट आपूर्ति जहाज, सर्वेक्षण जहाज और विशिष्ट सहायता जहाज, फ्लोटिंग क्रैन्, रिग जहाज, ड्रेजर्स, निर्माणाधीन जहाज, टेलीग्राफ जहाज।	0.3553	9.7121
टग बोट, यात्री नौका, मत्स्य ट्राउलर, स्वयंचलित बार्ज, 'डंब' बार्ज, लेंस बार्ज, प्लेजर यॉट, देसी जलयान, कर्मीदल नौका आदि।	0.1496	4.0871

उक्त दर टग सहायता के बगैर हैं। यदि टग सहायता की आवश्यकता हो, तो उक्त खंड 2.1 (क) के अनुसार दर लागू होंगे।

टिप्पणियां:

- (1). उपरोक्त दर आवश्यक संख्या में पर्याप्त क्षमता के टगों/लॉचों के साथ (जहाज का) एक बार अंदर लाने और एक बार बाहर छोड़ने (की सेवाओं) की, तथा पोर्ट की सुविधा के लिये जहाज को स्थानांतरित करने की दरें हैं।
- (2). यदि जहाज के अनुरोध पर जहाज का स्थलांतरण किया जाता है, तो उक्त खंड 2.1 (क) में यथा निर्दिष्ट स्थलांतरण प्रभार लगाए जाएंगे।
- (3). मुख्य एंजिन प्रचालित किए बिना अवागमन किया जाता है, तो लागू दर के दुगुने दर देय होंगे।
- (4). यदि जहाज को किसी प्रकार की कोई कठिनाई हो, या वह स्वयंचलित मूव न करवा रहा हो, या 'कोल्ड मुद्ध' न हो, तो अतिरिक्त टग-किराया प्रभार लगाये जायेंगे।
- (5). एमएफएल/एमपीएल (न्हावा शेवा क्रॉस लाईन) को जाने वाले आपूर्ति जहाज/टगों के संबंध में यह माना जाएगा कि वे मुंबई पोर्ट छोड़कर समुद्र में जा रहे हैं, और अतः उनका अगला आगमन नयी यात्रा के रूप में माना जाएगा।
- (6). प्रभार तय करते समय आपूर्ति जहाज के रूप में कार्यरत टगों को आपूर्ति जहाज माना जाएगा।
- (7). मुंबई पोर्ट ट्रस्ट वाटर्स के जरिये समुद्र से पोर्ट सीमाओं में स्थित अन्य पोर्टों को जानेवाले जहाजों के संबंध में- समुद्र/एमएफएल से प्रवाह की यात्रा को आगमन, तथा प्रवाह से अंदरूनी पोर्ट मुंबई पोर्ट क्रासलाईन यात्रा को प्रस्थान माना जाएगा मुंबई पोर्ट ट्रस्ट प्रभार तय करते समय उसी मार्ग से पुनः आगमन को नयी यात्रा माना जाएगा।
- (8). पाइलटिंग सह टोवेज प्रत्येक लैग (अर्थात्) विदेशगामी या तटीय में से किसी पर पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए पोत की इनवर्ड तथा आउटवर्ड लैग के लिए निर्धारित दरों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

2.2. बीच प्रवाह पोतभार लदान/उतराई एवं अन्य संबंधित कामों के लिये दूसरे जहाज के साथ खड़े किये जानेवाले जहाज/बार्ज/नौकाओं पर प्रभार (डबल बैकिंग)

क्र. सं.	आवागमन का स्वरूप	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क).	डबल बैकिंग-टग की सहायता से	7.902	0.2890
(ख).	डबल बैकिंग-टग की सहायता के बगैर	5.579	0.2039

(ग).	पोतभार उतारने/प्राप्त करने वाले मंदर शिप पर लाइटरेज प्रभार-विदेशगामी जहाज और तटीय जहाजों पर लाइटरेज देय क्रमशः प्रति जीआरटी प्रति घंटा (या उसका हिस्सा) 0.0057 अमरीकी डॉलर और रु 0.156 की दर से; पोतभार संबंधी काम के लिये जहाज के लंगर डालने/प्रवाह में स्थान व्याप्त करने के समय से लागू होगा। जहाज पोतभार संबंधी काम न कर रहा हो, तब भी लंगरगाह प्रभार लगाये जाएंगे। बीच प्रवाह माल उतराई का काम कर रहे ऊन जहाजों पर प्रभार नहीं लगाये जायेंगे - (1) जो जहाज मुंबई पोर्ट ट्रस्ट गोदियों/पिअर में आने के लिये जहाज का तल छट कम करने की दृष्टि से कुछ पोतभार उतारता है और बाद में मुंबई पोर्ट की गोदियों/पिअर में जाता है (2) जो जहाज आगे मुंबई पोर्ट गोदियों/बंदरों में उतारे जाने के लिये पूरा पोतभार बाजों में उतरवाते हैं और प्रवाह से ही आगे प्रस्थान करते हैं-और उतारा गया पोतभार बाद में गोदियों/बंदरों में लाया जाता है। और (3) मंदरशिप जो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट गोदियों/बंदरों से लदान किये बाजों में लाया गया पोतभार प्राप्त करते हैं।
------	--

- 2.3. उतराई देयताएं रु 7.40 प्रति टन की दर से कार्गो, उतारे गए कार्गो या लादे गए कार्गो, पत्तन पहुंचमागों के भीतर लंगर डाले पोतों पर वसूल किया जाएगा और कार्गो मुम्बई पत्तन वाटर्स के माध्यम से परिवहन किया जाता है। परन्तु, तथापि, कि लाइटरेज देयताएं मुम्बई पत्तन को या से गंतव्यित कार्गो पर वसूल नहीं किया जाएगा।

उक्त भाग 2.1 एवं 2.2 की सामान्य टिप्पणियाँ

- (1) पोर्ट सुविधा के लिये जहाजों का स्थलांतरण निम्न अर्थ के लिये इस प्रकार परिभाषित किया गया है :-
 - (i). यदि पोतभार संबंधी काम में लगे किसी जहाज को किसी अन्य घाट में स्थलांतरित करना पड़ता है - ताकि एलओए, बीम, तलछट आदि की सीमा मर्यादाओं को देखते हुए किसी अन्य जहाज को उसी घाट या किसी अन्य घाट पर लाना या वहाँ से रवाना करना संभव हो सके - तो उस जहाज के स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये किया स्थलांतरण माना जाएगा।
 - (ii). आच्छादित स्थान की आवश्यकता होनेवाले आयात या निर्यात पोतभार को भंडारण के लिये जगह उपलब्ध न होने के कारण यदि किसी पोतभार कार्य कर रहे जहाज को एक घाट से दूसरे घाट स्थलांतरित करना पड़े, तो ऐसे स्थलांतर को पोर्ट की सुविधा के लिये किया स्थलांतर माना जाएगा।
 - (iii). कटेनर लदान/उतराई की सुविधा के लिये यदि किसी जहाज को पोतभार घाट से गैट्री घाट को स्थलांतरित करना आवश्यक होता है, तो ऐसे स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये किया स्थलांतर माना जाएगा-बशर्त कि जहाज के एजेंटों ने अपने घाट संबंधी आवेदन में तदनुसार विशिष्ट अनुरोध किया हो।
 - (iv). जब भी किसी जहाज को एक घाट से प्रवाहमें से होकर दूसरे घाट को स्थलांतरित करना आवश्यक हो, ताकि एलओए, बीम या तलछट आदि की मर्यादाओं को देखते हुए उसी जहाज या किसी अन्य जहाज की उचित व्यवस्था हो सके - तो ऐसे स्थलांतरणों को पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा।
 - (v). जब किसी निर्यात लदान जहाज का एलओए, बीम और तलछट की मर्यादाओं के कारण बंदरगाह दीवाल घाटों से प्रवाह में से होकर बीपीएक्स/बीपीएस घाटों को स्थलांतरण करना पड़ता है, तो ऐसा स्थलांतरण पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा।
 - (vi). जब किसी आयात माल उतार जहाज को एलओए, बीम और तलछट मर्यादाओं के कारण बीपीएक्स/बीपीएस से प्रवाह से होकर बंदरगाह दीवाल घाटों को स्थलांतर किया जाता है, ताकि किसी अन्य जहाज की बीपीएक्स/बीपीएस में व्यवस्था हो सके, तो ऐसा स्थलांतरण पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा।
 - (vii). चाहे लदान हो या माल उतराई-यदि जहाजों को स्थान बदलकर बंदरगाह दीवाल घाट से बीपीएक्स/बीपीएस घाटों को, या बीपीएक्स/बीपीएस घाटों से बंदरगाह दीवाल घाटों के ले जाना जरूरी हो, और यदि ऐसे स्थलांतरण की आवश्यकता एलओए, बीम या तलछट मर्यादाओं के कारण हुई हो, तो उस स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा।
 - (viii). जब जहाज का बंदरगाह दीवाल घाट या बीपीएक्स/बीपीएस घाटों से प्रवाह में स्थलांतरण किया जाय, ताकि अन्य प्राथमिकतावाले जहाज की व्यवस्था हो सके, तो ऐसा स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा।
 - (ix). जब जहाजों का गहरे तलछट लंगरगाह से कम तलछट के लंगरगाह को स्थलांतरण आवश्यक हो, ताकि अधिक तलछटवाले जहाज की व्यवस्था हो सके, तो ऐसे स्थलांतरण को पोर्ट की सुविधा के लिये स्थलांतरण माना जाएगा।
- (2). अन्य बाज या बाजों के 'टो' में टग 'पाइलट' करने के लिये टग एवं 'टो' के बाज/बाजों से एकत्रित कुल पंजीकृत टनभार पर प्रभार उपरोक्त दर से लगाए जायेंगे।
- (3). जो जहाज तटीय जहाज की परिभाषा के अंतर्गत आते हैं और जिनके लिये गोदी बंदरगाह दीवाल में नियमित घाट उपलब्ध कराये गये हैं ऐसे जहाज जब उनके अनुज्ञापत्रधारी मास्टरों द्वारा सीधे उनके घाटों से खुले समुद्र में या खुले समुद्र से उनके घाटों में संचालित किये जाते हैं, तब उनपर सर्वसमावेशक दर लागू नहीं किये जाएंगे।
- (4). जहाजों के मास्टर/मालिक अथवा एजेंटों के अनुरोधपर पोर्ट सीमाओं के अंदर, परंतु पाइलट स्टेशन के बाहर जहाज को रोक दिया जाता है, तब तटीय जहाजों के मामले में रु 4145/- और विदेशगामी जहाजों के लिये 151.50 अमरीकी डॉलर के समिश्च प्रभार लगाये जाएंगे।

2.4. हार्बर टग के लिये उपलब्धता (उपस्थिति), रु करने तथा रुके रहने के प्रभार

क्र. सं.			
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क).	आग लगे हुए जहाज के लिये टग की उपस्थिति एवं (देखभाल) प्रति टग प्रति घंटा या उसका हिस्सा	6690.967	244.5530

(ख).	जहाज को खिंचने के लिये बुलाए जाने तथा टग के जहाज तक पहुँचने के बाद टग (की सेवा) रद्द किया जाता है, तो प्रति टग प्रति आधा घंटा (या उसका हिस्सा) रोधन प्रभार टग के स्टेशन छोड़ने से स्टेशन पर लौटने तक की अवधि ली जाएगी; अथवा टग रद्द नहीं किया गया हो, और उसके जहाज तक पहुँचने के बाद जहाज तयार न रहने के या किसी अन्य कारण से टग वहाँ रुका रहता है, तो उसके रोधन प्रभार.	4861.499	177.6868
(ग).	जवाहर द्वीप/पीरपाव पर टग की उपस्थिति—प्रति टग प्रति 24 घंटे (या उसका हिस्सा)	60803.767	2222.3601

टिप्पणियाँ:

- (1). आग लगे जहाज के लिये टग की उपस्थिति एवं सहायता के प्रभार केवल तभी लागू होंगे यदि जिस पर आग लगी है वह जहाज अतिरिक्त टग की सेवाएँ माँगता है.
- (2). जवाहर द्वीप/पीरपाव स्थित जहाज पर टग की उपस्थिति एवं सहायता के लिये प्रभार केवल तभी देय होंगे, यदि जहाज ने अतिरिक्त टग की सेवाएँ माँगी हो.

2.5. मास्टर पाइलट और पाइलटों के लिये उपस्थिति एवं रोधन फीस

- (क). जब अपरिहार्य/अत्यावश्यक स्थितियों में मास्टर पाइलट/पाइलट को पोर्ट सीमाओं के बाहर भी जहाज पर उपस्थित रहना आवश्यक होता है, तब तटीय/विदेशगामी जहाज के लिये प्रति 6 घंटे/उसका हिस्सा रु० 6150/235.52 अमरीकी डॉलर की दर से स्वतंत्र फीस लागू की जाएगी. साथ ही उन मास्टर पाइलट/पाइलटों के रहने, भोजन तथा यात्रा के वास्तविक खर्च भी संबंधित जहाज के मास्टर/मालिक या एजेंटों से देय होंगे.
- (ख). पोर्ट सीमाओं के अंदर जहाज का आवागमन रद्द किये जाने की स्थिति में पाइलट के लिये उपस्थिति एवं रोधन फीस :

	तटीय जहाज	विदेशगामी जहाज
जब पाइलट के जहाज पर आ जाने के बाद जहाज में किसी खराबी के कारण जहाज की आवागमन रद्द किया जाता है और यदि जहाज ने अपना लंगर स्थान/घाट छोड़ा न हो.	रु. 6150/— प्रति कार्य	अमरीकी डॉलर 235.52 प्रति कार्य

2.6. पोर्ट सीमाओं के अंदर फायर-फ्लोट जहाज, अँकर होव साल्वेज जहाज, वॉटर बोट तथा टग छोड़कर उचित प्रकार सज्जित अन्य कोई भी जलयान:

अ.क्र.	कार्य विवरण	प्रभार प्रति घंटा या उसका हिस्सा	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क).	मूरींग और बोया का परीक्षण करने उन्हें उठाने, बिछाने या पुनः बिछाने के लिये, लंगर या केबल रिकवर करने के लिये या अन्य विविध कार्य के लिये	2558.67	93.5194
(ख).	प्रवाह में अथवा जवाहर द्विप/पीरपाव स्थित जहाज की/आग लगे जहाज की सहायता —		
	(i). फायर फ्लोट जहाज से	614.08	22.4445
	(ii). किसी अन्य जलयान से	अध्यक्ष द्वारा समय समय पर यथा निर्धारित	
(ग).	उबार सेवाओं के लिये	3044.83	111.2879

टिप्पणी: आग लगे जहाज की फायर फ्लोट जहाज या किसी अन्य जलयानद्वारा सहायता के लिये प्रभार केवल तब देय होंगे यदि जिसपर आग लगी है उस जहाज ने अतिरिक्त फायर फ्लोट या अन्य किसी जलयान की माँग की हो.

2.7. लॉचे एवं टैंक बार्जों के किराया प्रभा

क्र.सं.		दर प्रति घंटा या उसका हिस्सा	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क)	लॉच	383.80	14.0279
(ख)	मुंबई पोर्ट नियमों के खंड 53 के अनुसार जिसमें तेल है ऐसा बॅलास्ट जल टैंक बार्ज ले जाने के लिये	45.83	1.6755

शर्तें :

- (1). टैंक बार्ज के लिये लिखित माँग जिस समय के लिये टैंक बार्ज चाहिए हो, उससे कम से कम 12 घंटे पहले प्रस्तुत की जानी चाहिये.
- (2). बॅलास्ट जल में होनेवाला सारा तेल पूर्णतः मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की संपत्ति होगी.
- (3). यदि बार्ज की माँग की गयी है और उसे इस्तेमाल नहीं किया जाता, तो एक दिन के किराया प्रभार लगाये जाएंगे.

2.8. मुंबई पोर्ट ट्रस्ट अग्निशमन स्टैंड-बाय प्रभार

क्र.		पहले 8 घंटे या उसके हिस्से के लिये	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
(क).	ट्रेलरपंप और/अथवा बॅलास्टपंप किरायेपर लेने के लिये	1228.15	44.888
(ख)	कर्मचारी-वर्ग की उपस्थिति के लिये		
	अग्निशमन अधिकारी या प्रभारी अनुभाग प्रमुख प्रमुख	614.10	22.445
	मोटर ड्राइवर/पंप ऑपरेटर – प्रत्येकी	486.15	17.769
	उप अनुभाग प्रमुख – प्रत्येकी	486.15	17.769
	फायरमन – प्रत्येकी	383.80	14.028

टिप्पणीयाँ:

- (1). आगे के प्रत्येक घंटे – या उसके हिस्से के लिये उपरोक्त प्रभारों के 12.5% से प्रभार लगाये जायेंगे.
- (2). कंटेनर प्रचालन के मामले में प्रभार्य अवधि होगी-उपकरण एवं कार्मिक दल सौंपे जाने से उन्हें वापस लिये जाने तक की अवधि.
- (3). एक कॅलेंडर दिवस में एक से अधिक प्रचालन हो, तो उस मामले में प्रभार प्रत्येक प्रचालन के वास्तविक कार्य घंटों की कुल संख्या ध्यान में लेते हुए सभी प्रचालन लगातार जारी आधारपर मानकर लगाये जायेंगे.
- (4). तथापि अगर दूसरा प्रचालन अगले कॅलेंडर दिवसपर आरंभ होता है, तो प्रभार लगाने की दृष्टि से उसे नया प्रचालन माना जाएगा.
- (5). ये प्रभार तभी देय होंगे, जब उपभोक्ता ने ये सेवाएँ माँगी हो.

2.9. गोताखोर की फीस :**किसी भी दिन पोर्ट सीमाओं के अंदर कार्य के लिये**

विवरण	फीस	
	तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)
साधारण गोताखोर टीम की चार घंटे (या उसका हिस्सा) की पाली के लिये प्रभार-जिनमें गोताखोरी उपकरणों के किराया प्रभार शामिल है.	12179.43	445.152

टिप्पणीयाँ:

- (1). टीम ने इंदिरा गोदी/पी एवं विक्टो. गोदियों में स्थित अपना नियत स्थान (बेस) छोड़ने से उसके वहीं पर लौटने तक की अवधि बिल बनाने के लिये गोताखोरी की अवधि मानी जाएगी.
- (2). साधारण गोताखोरी टीम में निम्न शामिल है :

श्रेणी	कर्मचारियों की संख्या
(i). कनिष्ठ फोरमन गोताखोर	1
(ii). सहायक फोरमन गोताखोर/गोताखोर श्रेणी I	2
(iii). सारंग	1
(iv). तांडल	1
(v). लाइन्समन	2
(vi). लास्कर	12
- (3). यदि अतिरिक्त गोताखोर लिया जाता है, तो चार घंटे (या उसका हिस्सा) की पाली के लिये तटीय जहाज/विदेशगामी जहाज को प्रति कर्मचारी क्रमशः रु0 486.15 / 17.769 अमरीकी डॉलर अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा.
- (4). साधारण गोताखोरी प्रचालन के लिये प्रयुक्त साधन

(i). गोताखोरी बोट	1
(ii). गोताखोरी ड्रेस	2
(iii). गोताखोरी हेल्मेट	2
(iv). गोताखोरी पंप	2
(v). एयर होस	300 आर. फुट
- (5). अतिरिक्त कर्मचारी, प्लांट या गियर को अन्य काम पर लगाये जाने पर अतिरिक्त प्रभार वसूल किये जायेंगे. खींचाई और क्रेन प्रभार भी अलग से लगाये जाएंगे.

2.10. पोर्ट की सीमाओं के अंदर उबार किये गये सामान पर उबार प्रभार :

- (क). जहाँ उबार कार्य में जान का कोई खतरा न हो, वहाँ सामान के उबार के प्रत्यक्ष प्रभारों के साथ-साथ उबार किये सामान के मूल्य के 15% अतिरिक्त प्रभार देय होंगे.
- (ख). जहाँ उबार कार्य में जान का खतरा होने की भी संभावना है, वहाँ सामान के उबार के प्रत्यक्ष प्रभारों के साथ उबार किये सामान के मूल्य के 30% अतिरिक्त प्रभार भी देय होंगे।
- (ग). सीमाशुल्क और मुनिसिपल ऑक्ट्रॉय का भुगतान उबार किये सामान के मालिक या खरीदार ने करना चाहिये।

2.11. परीक्षण और अनुज्ञापत्र

- I. परीक्षण फीस तथा स्पेशल पाइलट/तटीय जहाज, बार्ज, टग आदि के अनुज्ञापत्रधारी मास्टर्स की अनुज्ञापत्र फीस

क्र.	विवरण	फीस (रु. में)
(1).	परीक्षण फीस	187.10
(2).	अनुज्ञापत्र फीस/नवीनीकरण फीस/डुप्लिकेट लाइसेंस प्रदान करना	37.45

II. बंदरगाह जलयानों के लिये अनुज्ञापत्र फीस

क्र.	विवरण	प्रतिमाह प्रति जीआरटी दर (रु.में)
(1).	कैटरान, हॉवरक्राफ्ट और स्पीड बोट्स	39.85
(2).	बैलार्ड पियर जेटी से चलने वाले बोट, जलयान बार्ज, लॉच आदि	33.20
(3).	बीच प्रवाह पोतभार के लदान में लगे तथा पोतभार वाहन के लिए मुंबई पोर्ट सीमाओं के पार चलने वाले बार्ज	39.85
(4).	उपर उल्लिखित के अलावा अन्य बोट, बार्ज, लॉच व जलयान (मत्स्य नौका/ट्रालर्स छोड़कर)	33.20

टिप्पणी

- (1). ये प्रभार उनके अपने अनुज्ञापत्रधारी मास्टर्स (पास पाइलट) द्वारा पाइलट किये/चलाए (मैनोव्हर) जहाज/पोत/बार्जों से वसूल किये जाएंगे तथापि वे प्रभार सीमाशुल्क विभाग, भारतीय नौसेना, तटरक्षक, केन्द्र या अन्य प्रादेशिक सरकार या सर्वेक्षकों की मालिकी के जलयानों या लॉचों से वसूली योग्य नहीं होंगे।
- (2). जो जहाज बंदरों में पंजीकृत हैं और जो अध्याय-VI बंदरों में देय प्रभार के भाग 6.1 के तहत लाइसेंस फीस का भुगतान कर रहे हैं, उन जहाजों पर जलवाहन के लिए अनुज्ञापत्र फीस अलग से नहीं लागू की जाएगी।

III. लाइसेंस शुल्कों के लिए विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु०)
(1).	विलंबित नवीकरण के लिए जुर्माना		
	(क). 30 दिनों से अधिक और 60 दिनों तक	प्रति लाइसेंस	500 /—
	(ख). 60 दिनों से अधिक 120 दिनों तक	प्रति लाइसेंस	1,000 /—
	(ग). 120 दिनों से अधिक	प्रति लाइसेंस	1,500 /—
(2).	हारबर क्रूज पार्टी के लिए अनुमति	प्रति क्रूज	1,000 /—

2.12. विभिन्न कार्यों में लगाये जाने वाले हारबर टग और डॉक टगों के किराया प्रभार

क्र.	टगों की श्रेणी	प्रति घंटा या उसके हिस्से के लिए किराया प्रभार (प्रचालन खर्च सम्मिलित करके)	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमेरिकी डॉलर में)
(क)	22 बीपी तक के हारबर टग	6076.95	222.1134
(ख)	23 से 32 बीपी तक के हारबर टग	12153.50	444.2022
(ग)	33 से 45 बीपी तक के हारबर टग	18230.25	666.3062
(घ)	पारंपारिक डॉक टग	1158.70	42.3504
(ङ)	एएम तथा विएस गोदी टग	1512.45	55.2800

2.13. बोलाई पुल जॉच कराने के प्रभार:

	तटीय जहाज (रु० में)	विदेशगामी जहाज (अमेरिकी डॉलर में)
बोलाई पुल जॉच कराने के प्रभार	10812.60	395.20

टिप्पणी

जहाजों के आवागमन के लिए भाग 2.1 (क) और भाग 2.1 (ख) में विनिर्दिष्ट देय प्रभार अलग-अलग लगाए जाएंगे।

2.14. कूड़ा कचरा प्राप्त करने/निपटारा सुविधा प्रभार

जवाहर द्वीप और पीरपॉव में जहाज के वास्तव्य के दौरान कूड़ा कचरा निपटारा सुविधा के प्रभार	प्रति दिन या उसका हिस्सा — रु० 1245.38
---	--

2.15. लंगरगाह फीस की अनुसूची

(क) लेंस बार्ज या डंब बार्ज छोड़कर अन्य कोई जहाज या स्व चलित बार्ज निम्न सारिणी के स्तंभ 2 में दर्शाए में से किसी लंगरगाह स्थान में रहता है, तो उसी सारिणी के स्तंभ 3 में दर्शाएनुसार लंगरगाह प्रभार लगाए जाएंगे।

क्र.सं.	लंगरगाह स्थान	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका हिस्सा		
		वास्तव्य की अवधि	तटीय/अंतर्देशी जहाज (रु० में)	विदेशगामी जहाज
(क)	ए.बी.सी.डी.इ.एफ.जी.टीए1,टीए2, नव विस्फोटक करंजा	पहले दिन से 30वें दिन तक	0.5534 पैसे	0.0544 अमेरिकी सेंट
		30वें दिन के बाद	1.1069 पैसे	0.1102 अमेरिकी सेंट
(ख)	एच.आई.के.वी.डब्लु.एक्स.वाय, झेड	पहले दिन से आगे	0.5534 पैसे	0.0544 अमेरिकी सेंट
(ग)	एल, एम, (एन1, एन2, एन3 ज न्यु पीर पाउ), एन1 (बॉय), एन2(बॉय), नार्थ एन3, ओ, पी, क्यु, आर, एल/एफ2 ऑफ दारुखाना ऑफ कोल बंदर ऑफ हे बंदर ऑफ कसारा बेसीन ऑफ फेरी वार्फ ऑफ मझगांव और पी/वी चैनल	पहले दिन से 30वें दिन तक	0.2766 पैसे	0.0266 अमेरिकी सेंट
		30वें दिन के बाद	0.5534 पैसे	0.0544 अमेरिकी सेंट

(घ).	पत्तन उत्तराई लंगरगाह क्षेत्र	पहले दिन से 30वें दिन तक	0.4150 पैसे	0.0405 अमेरिकी सेंट
		30वें दिन के बाद	0.8301 पैसे	0.0823 अमेरिकी सेंट

टिप्पणी: पत्तन उत्तराई लंगरगाह क्षेत्र में निम्नलिखित शामिल हैं:-

बिन्दु क - अक्षांश	18°57 उ.	रेखांतर	72°41' पू
बिन्दु ख - अक्षांश	18°55 उ.	रेखांतर	72°41' पू
बिन्दु ग - अक्षांश	18°55 उ.	रेखांतर	72°43.5' पू
बिन्दु घ - अक्षांश	18°57 उ.	रेखांतर	72°43.5' पू

(ख). यदि कोई लेंस बार्ज या डब बार्ज निम्नसारिणी के स्तंभ 1 में उल्लिखित लंगरगाह स्थान पर खड़ा रहता है, तो उसे सारिणी के स्तंभ 2 के अनुसार लंगरगाह फीस लगायी जाएगी।

लंगरगाह स्थान (1)	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका हिस्सा (2)		
	वास्तव्य की अवधि	तटीय/अंतर्देशी जहाज	विदेशगामी जहाज
ऑफ दारुखाना ऑफ कोल बंदर ऑफ हे बंदर ऑफ कसारा बेसीन ऑफ फेरी वार्फ ऑफ मझगांव और पी/वी चैनल	पहले दिन से 60वें दिन तक	0.1106 पैसे	0.0138 अमेरिकी सेंट
	60वें दिन के बाद	0.2213 पैसे	0.0275 अमेरिकी सेंट

(ग). मुंबई पोर्ट के अलावा अन्य पोर्टों को पोतभार भेजने के लिये बीच प्रवाह लाइटरेज प्रचालनों में लगे जहाज, बोट, बार्ज और जलयान - चाहे उनका आकार और जीआरटी जो भी हो - जितने समय पोतभार संबंधी काम न कर रहे हो उस अवधि के लिए लंगरगाह में उनके स्थान के अनुसार उन पर उक्त धारा 2.15 (क) में बतायी लंगरगाह फीस लागू की जायेगी: ये अलग प्रशुल्क मुंबई पोर्ट में आने वाले बार्जों पर लागू नहीं होगा।

टिप्पणियाँ:

लंगरगाह में जहाज के वास्तव्य की अवधि की गणना करने के लिए:

- (1) जहाजके लंगर डालने के समय से लेकर उसके लंगरगाह घाट छोड़ने तक की अवधि के लिए लंगरगाह प्रभार लगाया जाएगा।
- (2) जो जहाज घाट लेने या निर्जल गोदी में जाने के लिए पहले लंगरगाह में ठहरा है और बाद में उसी लंगरगाह या किसी अन्य लंगरगाह में लौटता है; तो लंगरगाह फीस तय करते समय जहाज जितने घंटे लंगरगाह में नहीं था, उतनी अवधि का समावेश नहीं किया जाएगा; परंतु यह अ-समावेश छोड़कर अधिग्रहण की बाकी अवधि को वास्तव्य की निरंतर अवधि माना जाएगा।
- (3) लंगरगाह फीस लगाने के लिए बार्ज से तात्पर्य है ऐसा जलयान जो पोतभार के लाइटरेज के लिए या ईंधन, जल या सामग्री की आपूर्ति के लिए मुंबई पोर्ट की सीमाओं के अंदर काम करता हो. तथापि इसमें लेंस या बार्जों/नौकाओं का कोई अन्य प्रकार समाविष्ट नहीं होगा, जो पोतभार वहन के सभी कार्यों के किये मदर शिप द्वारा मुंबई पोर्ट की सीमाओं से बाहर उतारा/लदान किया हो।
- (4) जिस जहाज, बोट, बार्ज और जलयान (लेंस बार्ज सहित) ने जल वाहन के लिए उक्त भाग 2.11 के अनुसार अनुज्ञापत्र फीस का भुगतान किया है, उससे लंगरगाह फीस देय नहीं होगी।
- (5) भारतीय नौसेना जहाज या तटरक्षक जहाजों के रूप में वर्गीकृत जहाजों पर कोई लंगरगाह फीस नहीं लगायी जाएगी।
- (6) केंद्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित मुम्बई पत्तन सीमाओं के बाहर लंगर डालने वाले पोत/जहाज से लंगरगाह शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

2.16. पोर्ट देय

क्र. सं.	प्रभार्य जहाज	प्रति जीआरटी पोर्ट देयों की दर		देय उन्ही जहाजों पर कितनी बार प्रभार्य
		तटीय (रु. में)	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)	
1.	3000 टन और अधिक के जहाज (मत्स्य नौका छोड़कर)	7.1057	0.2596	पोर्ट में प्रत्येक प्रवेश पर देय प्रभार्य
2.	10 टन से अधिक पर 3000 टन से कम जहाज (मत्स्य नौका)	5.016	0.1833	पोर्ट में प्रत्येक प्रवेश पर देय

	छोड़कर)			प्रभार्य
3.	भारत के बाहर के पोर्टों से आनेवाले तथा स्टीम पर; या अन्य किसी यांत्रिकी पद्धति से चालित टग, बोट, फेरी बोट और रिवर बोट	5.016	0.1833	हर वर्ष 1 जनवरी और 30 जून के बीच एक बार और 1 जुलाई और 31 दिसंबर के बीच एक बार
4.	पोर्ट सीमाओं के अंदर प्रचालित अंतर्देशीय जहाज	5.016	0.1833	उसी महीने में देयता एक बार देय है

टिप्पणियाँ:

- जहाज के पोर्ट दरों का निर्धारण उसके कुल जीआरटी पर तथा उस जहाज के जीआरटी के अनुसार संबंधित जहाज ग्रुप के सामने दर्शाए दर से किया जायेगा।
- पृथक् बॅलास्ट वाले ऑइल टैंकों के लिये उसके आंतरराष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र में अभ्युक्ति स्तंभ में जो घटाया कुल टनभार दिखाया गया है, वही उसका कुल टनभार पोर्ट देयों की गणना के लिए लिया जाएगा – लेकिन अन्य टनभार आधारित फीस गणना के लिए नहीं।
- निम्न के लिए कोई पोर्ट देय प्रभार्य नहीं होंगे:
 - प्लेजर यॉच
 - नौसेना जहाज और सरकारी जहाज
 - ऐसा कोई जहाज जिसे पोर्ट से निकलने के बाद खराब मौसमके कारण; अथवा खराब मौसम के या अन्य किसी कारण क्षतिग्रस्त होने के परिणाम स्वरूप पोर्ट में वापस आना पड़ा हो।
 - ऐसा लेंथ जहाज जो खाली और/अथवा भरे हुए पिलटींग लेंथ बार्ज ले जाने के लिये दोबारा आया हो, उसे पोर्ट में प्रवेश करने वाला; पर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50बी में यथा वर्णित पोतभार या यात्रियों की उतराई/लदान न करनेवाला जहाज माना जाएगा।
- निम्न मामलों में उपरोक्त भाग 2.16 में विनिर्दिष्ट दरों के 32% से पोर्ट देय लगाये जाएंगे:

जहाँ जहाज पोर्ट में प्रवेश करता है, लेकिन कोई पोतभार या यात्री उतारता या लेता नहीं है (मरम्मत के कारण पोतभार जहाज से उतारना पुनः जहाज पर चढ़ाना आवश्यक हो, उसे छोड़कर)।
- निम्न मामलों में उपरोक्त दरों के 50% से पोर्ट देय लगाये जायेंगे:
 - टेलिग्राफ जहाज
 - यात्रियों के बिना बॅलास्ट में पोर्ट में प्रवेश करनेवाला पर कोई भी पोतभार या यात्री लिये बिना पोर्ट से रवाना होने वाला जहाज।
 - यात्रियों के बिना आया हुआ; तथा मरम्मत के लिये, निर्जल गोदी में जाने के लिये, बंकर्स लेने के लिये, पानी की व्यवस्था के लिये, टर्मिनल बदलने या किसी बीमार कार्मिक को छोड़ने के लिए बॅलास्ट में पोर्ट में प्रवेश करनेवाला और कोई यात्री या पोतभार लिये बिना पोर्ट से रवाना होने वाला जहाज।
- निम्न मामलों में उपरोक्त दरों के 75% से पोर्ट देय लगाये जायेंगे:
 - यात्रियों के बिना बॅलास्ट में पोर्ट प्रवेश करनेवाला पर इस पोर्ट से पोतभार या यात्री लेनेवाला जहाज।
 - बिना पोतभार का, तथापि संकटग्रस्त होने के कारण खींचकर बंदरगाह में लाया गया जहाज।
- जिसमें पोतभार है, और जो संकटग्रस्त होने के कारण खींचकर बंदरगाह में लाया गया है, ऐसे जहाज पर पूरे पोर्ट देय लगाये जाएंगे।
- जेएनपीटी को जाने वाले जहाज यदि किन्हीं कारणों से मुंबई पोर्ट ट्रस्ट में जाते हैं, तो उक्त भाग 2.16 के अनुसार वसूली योग्य पोर्ट देयों के 68% पोर्ट देय लगाये जायेंगे। तथापि पोतभार लाने-ले जाने के लिए केवल मुंबई पोर्ट ट्रस्ट और जेएनपीटी के बीच ही चलाये जाने वाले जहाजों पर उक्त भाग 2.15 के अनुसार पूरे पोर्ट शुल्क लगाये जाएंगे। जो जहाज मुंबई पोर्ट ट्रस्ट में पूरे पोर्ट देयों का भुगतान करते हैं, उन्हें 32% मुंबई पोर्ट ट्रस्ट देयों का भुगतान जेएनपीटी में करने ही आवश्यकता नहीं है।
- जब नौसैनिक कार्यवाही की जाती है तो इसकी उतराई/लदाई के पूरा होने से पहले पत्तन सीमाओं के बाहर किए जाने के बाद पत्तन में पुनः प्रवेश करने वाले पोतों पर पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होंगे।

2.17. संयोजित बर्थ किराया प्रभार

बॅलार्ड पियर और बॅलार्ड पियर विस्तार सहित इंदिरा गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार, प्रिंसेस विक्टोरिया गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार में घाट लगाए जहाज, बोट और बार्जों पर घाट किराया प्रभार:

क्र. सं.	जहाज घाट लगाने की जगह	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका हिस्सा	
		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)

1.	इंदिरा गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार, बैलार्ड पियर और बैलार्ड पियर विस्तार	0.146	0.0092
2.	प्रिसेस और विक्टोरिया गोदी और उसकी बंदरगाह दीवार	0.113	0.0073

टिप्पणियाँ:

1. उपरोक्त प्रभार लागू करते समय –
 - (i). अपतट आपूर्ति जहाज छोड़कर अन्य किसी भी जहाज का न्यूनतम जीआरटी 1000 माना जाएगा और
 - (ii). 'जहाज' में 1000 और उससे अधिक जीआरटी के बोट, बार्ज और नौकाएँ समाविष्ट हैं।
 - (iii). तटीय पोतों में तट रक्षक/भारतीय नौसना के पोत शामिल होंगे।
2.
 - (i). घाट प्रभार जहाज के घाट लगाने से उसके घाट छोड़ने की अवधि के लिए लिए लागू होंगे।
 - (ii). एक निर्धारित समय सीमा के बाद घाट किराया प्रभार नहीं लगाए जाएंगे – जहाज से उसके प्रस्थान के लिए तैयार होने को संकेत मिलने के समय से 4 घंटे बाद किराया प्रभार बंद होंगे।
 - (iii). गलत संकेत के लिए एक दिन के घाट किराया प्रभार के बराबर राशि के 'दंड घाट-किराया प्रभार' लगाए जाएंगे।
 - (iv). जहाज के मास्टर/एजेंट जहाज के प्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत केवल अनुकूल ज्वारभाटा और मौसम होने पर ही देंगे।
 - (v). घाट किराया प्रभार जहाज को लागू करना बंद होने की 4 घंटे की निर्धारित समय सीमा में जहाज की अनुकूल ज्वार-भाटा स्थिति के लिए प्रतीक्षा की अवधि शामिल नहीं है।
3. उपरोक्त प्रभार लगाते समय रविवार और पोर्ट के अ-कार्य/छुट्टी के दिन सामान्य कार्य दिवस माने जायेंगे और उनके लिये अलग प्रभार देय नहीं होंगे।
4. 1000 से कम जीआरटी वाले हर बोट और देशी जलयान अथवा गोदियों में प्रवेश करने वाली आराम नौका और लेंस बार्ज पर क्रमशः तटीय जहाज/विदेशगामी जहाज अनुसार पहले 200 जीआरटी के लिये प्रतिघंटा – या उसका हिस्सा – रु0 6.663/0.5380 अमरीकी डॉलर की दर से, तथा हर अतिरिक्त 100 जीआरटी के लिये या उसके हिस्से के लिए प्रति घंटा (या उसका हिस्सा) रु0 3.329/0.2690 अमरीकी डॉलर की दर से घाट किराया प्रभार लागू होंगे। ये रियायती दर अपतट आपूर्ति जहाजों को छोड़कर विदेशी और तटीय व्यापार से जुड़े स्थानीय जलयान, बोट और बार्ज-चाहे स्वचालित हो या न हो – पर लागू होंगे। रियायती दर लेंस बार्ज और आराम नौकाओं को भी लगाये जाएंगे – चाहे उसका टनभार जो भी हो। प्रत्येक बार्ज को अलग जहाज मानते हुए हर बार्ज पर अलग से घाट किराया प्रभार लगाये जायेंगे। तथापि ये बार्ज जब व्हार्फ क्रेन का इस्तमाल करेंगे, तब उक्त टिप्पणी 1 में यथा – निर्धारित संयुक्त घाट प्रभार लगाये जायेंगे।
5. गोदियों और बंदरगाह दीवार में किसी भी घाट पर लगे हुए तटीय जहाज श्रेणी के अपतट आपूर्ति जहाजों पर प्रति जीआरटी प्रतिघंटा – या उसका हिस्सा – रु0 0.3507 से प्रभार लगाये जाएंगे – अपतट जहाज को 1000 जीआरटी के न्यूनतम प्रभार लगाने की शर्त लागू नहीं होगी। सभी अपतट आपूर्ति जहाजों पर – चाहे उनका जीआरटी जो भी हो – यह दर लागू होगी और वे उक्त टिप्पणी 4 के अनुसार रियायती दर के हकदार नहीं होंगे।
6. कार्गो परिचालनों से इतर के लिए उपर्युक्त क्र.सं. (1) और (2) पर बर्थों में खड़े किए जाने वाले सभी पोतों से निम्नलिखित किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे:
 - (i) बर्थ के अधिग्रहण के 10 दिनों तक : सामान्य बर्थ किराया प्रभार।
 - (ii) बर्थ के अधिग्रहण के 11वें दिन से 20वें दिन तक : सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 150 प्रतिशत।
 - (iii) बर्थ के अधिग्रहण के 21वें दिन के बाद : सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 200 प्रतिशत।
7. पोर्ट उपकरणों में खराबी आने, विद्युत आपूर्ति बंद होने या कोई अन्य बाधा – जिसके लिये पोर्ट जिम्मेदार हो – आने के कारण यदि जहाज को अपने घाट में बिना काम रुकना पड़े, तो उतनी अवधि के लिए कोई घाट किराया प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।
8. ऊपर यथा उल्लिखित सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त अथवा जब और जैसे सरकार अथवा उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा बदलाव किया जाता है, के अलावा वरीयता/आस्टिंग वरीयता प्रभार लागू होंगे:
 - (क). किसी पोत को 'वरीयता बर्थिंग' उपलब्ध करवाने के लिए, एकल दिन के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, वसूल किया जाएगा।
 - (ख). किसी पोत को 'आस्टिंग वरीयता' उपलब्ध करवाने के लिए, एकल दिन के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, किसी पोत को 'आस्टिंग वरीयता' उपलब्ध करवाने के लिए, पोतों के 'अंदर स्थानांतरण' और 'बाहर स्थानांतरण' के लिए प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(ग). यथा निर्दिष्ट वरीयता/आस्टिंग वरीयता प्रदान करने के लिए शुल्क सिवाय निम्नलिखित श्रेणियों के सभी पोतों के लिए प्रभारित की जाएगी:

- (i). रक्षा मंत्रालय के लेखा पर कार्गो ढोने वाले पोत।
- (ii). सौहार्द दौरों पर आने वाले रक्षा पोत।
- (iii). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिक एक्स्पिडिशन के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
- (iv). कोई अन्य पोत जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।

2.18. जहाज पर स्टिवडोरिंग सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए मॉगकर्ता/जहाज एजेंट/जहाज मालिक/कंटेनर ऑपरेटर्स से भुगतान योग्य प्रभार:

क्र.	वस्तु/ गतिविधि	प्रभार का आधार	स्टिवडोरिंग दर (गियर के बिना) (रु. में)		पोर्ट द्वारा गियर की आपूर्ति के लिए सीलिंग दर
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)
			विदेशगामी	तटीय	
1.	स्टील कॉइल, स्टील प्लेट्स (हॉट रोल्ड शिप बिल्डिंग प्लेट्स, शिप बिल्डिंग/बाडी स्टील क्वालिटी प्लेटें, स्टील बुल हुल फ्लैट बार्स/स्टील शू सेक्शनस प्राइम फ्लैट रोल्ड शिप बिल्डिंग प्लेटों सहित) पाइप (सिमलैस ट्यूबलर्स, डीआईएल वैल ड्रिलिंग उपस्कर पाइप, स्टील वैल्विड ट्यूबलर सहित) और एंगुलस तथा अन्य स्टील उत्पाद, बिलेट्स	प्रति टन	87.15	52.30	16.90
2.	बोरियों से भरा पोतभार	प्रति टन	143.35	86.00	16.90
3.	लकड़ी के लॉग	प्रति टन	165.50	99.30	16.90
4.	सामान्य पोतभार	प्रति टन	182.60	109.55	16.90
5.	ऑयल केक बल्क में, शुष्क बल्क तथा अन्य	प्रति टन	146.75	88.05	28.00
6.	मशीनरी/प्रोजेक्ट पोतभार	प्रति टन	225.20	135.10	16.90
7.	वाहन (क). आरओआरओ परिचालन द्वारा 10 टन से कम के बुलडोजरों, फोर्कलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों और मिलिट्री टैंकों सहित वाहन (ख). आरओआरओ परिचालन द्वारा 10 टन से कम के बुलडोजरों, फोर्कलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों और मिलिट्री टैंकों सहित वाहन (ग). एलओएलओ परिचालन द्वारा 10 टन से कम के बुलडोजरों, फोर्कलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों और मिलिट्री टैंकों सहित सभी अन्य वाहन	प्रति वाहन प्रति प्रचालन प्रति वाहन प्रति प्रचालन प्रति वाहन प्रति प्रचालन	59.75 426.60 426.60	35.85 255.95 255.95	----- ----- -----
8.	लकड़ी का गुदा	प्रति टन	122.85	73.70	—
9.	धातु स्क्रेप				
	मैन्युअल प्रहस्तन – बिना गियर	प्रति टन	316.00	189.60	13.00
	अभियांत्रिक प्रहस्तन	प्रति टन	187.00	112.20	46.00
10.	कंटेनर				
क.	माल भरना	प्रति टीड्यू	4276.75	2566.05	19.50 प्रति बॉक्स
ख.	माल उतारना	प्रति टीड्यू	2632.75	1579.65	19.50 प्रति बॉक्स

11.	जहाज की क्रेन इस्तमाल करते हुए जहाज पर स्टिचोरिंग	प्रति बक्सा	951.55	570.95	71.50
12.	पत्तन गैट्री क्रेन का प्रयोग करते हुए ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग	प्रति बक्सा	575.25	345.15	—
13.	बार्जों द्वारा लाये गये कंटेनर	प्रति बक्सा	426.60	426.60	71.50
14.	तटीय बार्जों द्वारा लाया गया पोतभार	प्रति टन	25.60	25.60	16.90
15.	प्रवाह में प्रहस्तित कार्गो	गोदियों पर प्रहस्तित कार्गो के लिए लागू दरों से 20 प्रतिशत ज्यादा			
16.	जिक इनगॉट्स	प्रति टन	131.35	78.80	16.90

टिप्पणियाँ:

- (i). लदान/उतारई, माल रना और माल उतारना आदि के लिए जहाज एजेंट अपना सामान (गियर) ला सकता है — यदि इन कामों के लिए आवश्यक साधन पोर्ट देता है, तो सीलिंग दर के रूप में उक्त स्तंभ (5) में यथा निर्धारित दर लगाये जायेंगे।
- (ii). जहाजों पर कंटेनरों के 'लैशिंग' और 'अनलैशिंग' की जिम्मेदारी जहाज एजेंट की होगी, यदि लैशिंग — अनलैशिंग सेवा पोर्ट उपलब्ध कराता है, तो प्रति 20' युनिट, 40' युनिट और 40' से अधिक के युनिट के लिये क्रमशः अतिरिक्त 39/— रु, 58.50/— रु और 78/— रु. देय होंगे।
- (iii). इस्पात पोतभार के लैशिंग और अनलैशिंग की जिम्मेदारी शिपिंग एजेंटों की होगी। बताये दरों में लैशिंग और अनलैशिंग प्रभार समाविष्ट नहीं है—और इसलिये इस्पात पोतभार के लैशिंग अनलैशिंग के लिये कोई छूट नहीं है।
- (iv). "पोत" शब्द में 1000 और अधिक जीआरटी की नावें, बार्ज और क्राफ्ट शामिल होंगे।
- (v). एमबीपीटी और अन्य निकटवर्ती भारतीय पत्तनों के बीच चलने वाले बार्जों (1000 से कम जीआरटी वाले) द्वारा लाए गए और लादे गए कार्गो के लिए लागू दरमान के खंड 2.18 के क्र.सं. 14 अर्थात् तटीय बार्जों द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर दर।
- (vi). एमबीपीटी और अन्य निकटवर्ती भारतीय पत्तनों के बीच चलने वाले बार्जों (1000 से कम जीआरटी वाले) द्वारा लाए गए और लादे गए कार्गो के लिए, बार्ज को तटीय पोत माना जाता है और दरें दरमान के खंड 2.18 के क्र.सं. 1 से 9 और 16 के अधीन कार्गो/घटक के प्रकार के अनुसार "तटीय" कॉलम में दी गई दरें लागू हैं।
- (viii). विदेशी पोत से उतारे गए और तटीय बार्जों द्वारा लाए गए और विदेशी पोतों पर अनुवर्ती लदाई के लिए तटीय बार्जों में लादे गए कार्गो के मामलों में, स्टीवडोरिंग प्रभार पोतों को "विदेशी" पोत रूपी पोत मानते हुए वसूली की जाती है और दरमान के खंड 2.18 के क्र.सं. 1 से 9 और 16 के अधीन कार्गो/घटक के प्रकार के अनुसार "विदेशी" कॉलम में दी गई दरें लागू होती हैं।
- (ix). क्र.सं. 15 में उल्लिखित स्टीवडोरिंग प्रभारों का 35 प्रतिशत स्ट्रीम में उतारे गए कार्गो के मामले में लागू होगा बशर्त बार्जों को डॉक और बंदरों में लाया जाता है। स्ट्री में मदर पोत पर लादे गए निर्यात कार्गो के मामले में भी बशर्त ऐसे बार्ज गोदियों अथवा बंदरों में से किसी में लादे जाते हैं और तब मदर पोत पर लाए जाते हैं।

2.19. निर्जल गोदी के उपयोग के लिये प्रभार**I. गोदी में आने और गोदी से निकलने के प्रभार:**

	विदेशगामी जहाज (अमरीकी डॉलर में)	तटीय जहाज (रु. में)
1000 जीआरटी तक	4858.50	1,02,244 /—
1001 से 2000 जीआरटी	6308.25	1,25,614 /—
2001 से 3000 जीआरटी	7481.50	1,48,984 /—
3001 से 4000 जीआरटी	8654.75	1,72,354 /—
4001 से 5000 जीआरटी	9828.00	1,95,724 /—
5000 जीआरटी से अधिक	9828.00 अमरीकी डॉलर + 1110.10 अमरीकी डॉलर हर अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके हिस्से के लिये	रु0 1,95,724 /— + रु0 23,370 /— हर अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके हिस्से के लिये

II. निर्जल गोदी अधिग्रहण के लिये किराया प्रभार:

(i). पोतों के अधिग्रहण के प्रथम 10 दिनों के लिये –

पोत	विदेशगामी जहाज	तटीय जहाज
	(अमरीकी डॉलर में)	(रु. में)
	(दर प्रति दिन या उसका भाग)	
1000 टन जीआरटी तक	1665.11	35,055/-
1001 से 2000 जीआरटी के जहाज	1806.56	37,976/-
2001 से 3000 जीआरटी के जहाज	1943.40	40,898/-
3001 से 4000 जीआरटी के जहाज	2220.15	46,740/-
4001 से 5000 जीआरटी के जहाज	2498.44	52,583/-
5001 से 10000 जीआरटी के जहाज	2775.19	58,425/-
10001 से 20000 जीआरटी के जहाज	3053.48	64,268/-
20001 या अधिक जीआरटी के जहाज	3470.14	73,031/-

(ii). अधिग्रहण के 11वें दिन से 20वें दिन तक – प्रति दिन (या उसका हिस्सा) उक्त (i) में बताए दर के 150 प्रतिशत।

(iii). अधिग्रहण के 21वें दिन से 30वें दिन तक – प्रति दिन (या उसका हिस्सा) उक्त (i) में बताए दर के 200 प्रतिशत।

(iv). अधिग्रहण के 30वें दिन के बाद – प्रति दिन (या उसका हिस्सा) उक्त (i) में बताए दर के 250 प्रतिशत।

(v). यदि जिस अवधि के लिये निर्जल गोदी आबंटित की है, उस अवधि के बाद भी जहाज निर्जल गोदी में रहता है, तो अतिरिक्त वास्तव्य की अवधि के लिये किराया प्रभार निर्धारित दर के दोगुना दर से लगाये जाएंगे।

टिप्पणियाँ:

- (1). उपरोक्त प्रारंभ में निर्जल गोदी खाली करना/भरना, गोताखोरों की सेवाएँ, क्रेनेज, क्षतिग्रस्त कील ब्लॉक्स हटाना या बदलना तथा अन्य जहाज मरम्मत सुविधाएँ आदि सेवाओं के प्रभार भी समाविष्ट होंगे। जहाजों को किनारेपर विद्युत आपूर्ति और ताजे जल की आपूर्ति और खास कील ब्लॉक्स बिछाने/हटाने की सेवाओं को छोड़कर गोदी में आने/गोदी से रवाना होने संबंधी किन्हीं अन्य सेवाओं के लिए कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।
- (2). जिन जहाजों को उनकी विशेषत के कारण खास कील ब्लॉक्स बिछाने की आवश्यकता है उनके मामले में उपरोक्त II (i) के अंतर्गत निर्धारित दरों से अतिरिक्त किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे। ये प्रभार ऐसे खास कील ब्लॉक्स बिछाने और हटाने में लगी अवधि के लिए देय होंगे। उपरोक्त अनुसार निर्जल गोदी अधिग्रहण के लिए किराया प्रभार संबंधित समय-गुण के अनुसार वसूलीयोग्य होंगे।
- (3). जहाज को तटपर उपलब्ध कराई गयी बिजली के संबंध में जहाज प्रत्यक्ष खर्च की गयी बिजली के लिए समय समय पर निर्धारित दर से भुगतान करेगा।
- (4). यदि जहाज ने निर्जल गोदी के लिए मांग की है लेकिन वह 'डॉकिंग प्रोग्राम' के अनुसार निर्दिष्ट समय पर गोदी में आने की दृष्टि से तैयार नहीं है तो निर्जल गोदी के प्रभार नहीं लगाये जायेंगे बशर्ते कि निर्जल गोदी की मांग रद्द करने/निर्जल गोदी में आना स्थगित करने की सूचना गोदी लगने के लिए निर्दिष्ट समय के 2 दिन (गोदी लगने का दिवस छोड़कर) पहले दी जाए। ऐसे मामले में तटीय जहाज और विदेशगामी जहाज के संबंध में रद्द करने की फीस क्रमशः रु0 3100/200 अमेरिकी डॉलरों से वसूल की जाएगी।
- (5). यदि जहाज के गोदी में लगने में विलंब होने की संभावना है और जहाज के नियंत्रण से परे किन्ही कारणों से उसकी पूर्व सूचना दो दिन की निर्दिष्ट अवधि से कम समय रहते दी जाती है, तो जहाज के निर्जल गोदी में लगने के बाद सामान्य प्रभार वसूल किए जाएंगे। जितने दिन निर्जल गोदी या उसका कंपार्टमेंट खाली रहता है उतने दिन के लिए किराया प्रभार अधिग्रहण के प्रथम 10 दिन के दौरान लागू दरों से वसूल किए जाएंगे। अन्य मामलों में किराया प्रभार अधिग्रहण के प्रथम 10 दिनों के दौरान लागू दर के 250% से वसूल किये जायेंगे।
- (6). जब मेरी वेदर निर्जल गोदी अथवा ह्यूजेस निर्जल गोदी की पूरी लम्बाई या ह्यूजेस निर्जल गोदी के किसी एक कंपार्टमेंट में एक साथ दो या अधिक जहाज लगाये जाते हैं (उनके बीच कसून रखकर या रखे बिना) तो उपरोक्त प्रभार हर जहाज द्वारा अलग से देय होंगे।
- (7). केवल निर्जल गोदी का अधिग्रहण करने के उद्देश्य से सजल गोदी में आने और जानेवाले जहाजों के मामले में गोदी प्रभार नहीं लगाये जायेंगे बशर्ते कि :

(i). ऐसे जहाज निर्जल गोदी का अधिग्रहण करें;

- (ii). सजल गोदी में रहने की एकत्रित अवधि 24 घंटे + (जोड़े) ज्वार भाटे के कारण विलम्ब और डॉक मास्टर के डॉकिंग/अनडॉकिंग प्रोग्राम के कारण गवाए घंटों से अधिक न हों।
- (iii). सजल गोदी में उसके वास्तव्य के दौरान जहाज या उसके 'ओवरदसाईड' किसी प्रकार का काम-पोतभार उतारना या जहाजपर चढ़ाना, बंकरिंग या मरम्मत आदि-नहीं किया जाय।
- (8). निर्जल गोदी में उसके वास्तव्य की अवधि के दौरान आए रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अ-कार्य दिवसों को कार्यदिवस माना जाएगा और तदनुसार प्रभार लगाए जायेंगे।
- (9). रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अ-कार्य दिवसों पर जहाज के गोदी में लगने/गोदी से जाने के स्वतंत्र प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।
- (10). जब मेरी वेदर निर्जल गोदी अथवा ह्यूजेस निर्जल गोदी की पूरी लंबाई या ह्यूजेस निर्जल गोदी के किसी एक कंपार्टमेंट में एक साथ दो या अधिक जहाज बीच में कसून रखकर लगवाए जाते हैं, और यदि किसी कारण उनमें से एक जहाज उसके लिये नियत अवधि समाप्त होने पर गोदी से निकलने की दृष्टि से तयार नहीं होता और परिणामस्वरूप उसके साथ निर्जल गोदी में लगे अन्य जहाज या जहाजों के लिए अवरोध पैदा करता है; तो अन्य जहाज/जहाजों को रोधन पैदा करनेवाला जहाज (रोधन जहाज) उसके अपने टनभार पर; और साथ ही अवरोधित अन्य जहाज/जहाजों के टनभार पर खंड II के तहत वसूलीयोग्य प्रभारों के दोगुना से अवरोधन प्रभारों का भुगतान करेगा।
- (11). मुख्य यांत्रिकी अभियंता का अनुज्ञापत्र धारक जहाज मरम्मत फर्म निर्जल गोदी में जहाजों की मरम्मत के लिये जो सेवाएँ/सामग्री आवश्यक समझे, उसके लिये वह जहाज के मास्टर/एजेंट द्वारा विधिवत पूष्ठांकन किया मांगपत्र प्रस्तुत करेंगे। जिन मामलों में मास्टर/जहाज के एजेंट का पूष्ठांकन तुरंत प्राप्त करना संभव न हो, तो निर्जल गोदी का अधीक्षक अपने विवेक के अनुसार माँग की गयी सेवाएँ/सामग्री उपलब्ध कराएगा। परंतु मास्टर/जहाज एजेंट का पूष्ठांकन बाद में अलग से अवश्य प्राप्त किया जाएगा।
- (12). मंडल की निर्जल गोदी इस्तेमाल करनेवाले जहाजों के किसी अवरोधन के लिये न्यासी मंडल किसी प्रकार की कोई जिम्मेदारी स्वीकार नहीं करता।
- (13). जहाज द्वारा अधिग्रहण की अवधि जहाज के प्रवेश करने के बाद प्रवेश कसून लगवाए जाने से आरंभ होगी। अधिग्रहण अवधि तब समाप्त होगी, जब गोदी से निकलते समय – यदि पोर्ट की सुविधा के लिये गोदी से निकलना स्थगित न हो, तो – जहाज निर्जल गोदी प्रवेश द्वार पार करें। ऐसे मामले में अधिग्रहण की अवधि जहाज द्वारा गोदी से निकलने को तयार होने की सूचना देने के समय तक गिनी जाएगी। दिन से तात्पर्य है 24 घंटों की अवधि – जो जहाज के प्रवेश करने के बाद कसून स्थान पर लगवाए जाने के समय से गिनी जाएगी।
- (14). उसी पोत के लिए शुष्क गोदी के दूसरी बार ड्रेनिंग/फलडिंग के लिए, उपर्युक्त खंड 2.19 (i) के अनुसार प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

2.20. विपिंग और रंगकाम कामगार उपलब्ध कराने के प्रभार

प्रति पाली प्रति श्रमिक रु० 819/- + (जोड़े) वास्तविक कार्य पर समयोपरि वेतन।

2.21. युद्ध और परिवहन जहाजों के संबंध में सरकार को लागू प्रभार

बैलार्ड पियर या इंदिरा गोदी बंदरगाह दीवाल या गोदियों के अंदर घाट लगे और पूर्णतः केवल सैनिकों और उनके परिवार आदि के आने जाने में लगे युद्ध और परिवहन जहाजों के संबंध में केंद्र सरकार से दय प्रभार:

(क)	युद्ध जहाज, अर्थात् भारत के प्रजासत्ताक की व्हाइट एनसाईन वाले सभी जहाज – युद्ध के समय इनमें माईन स्वीपर और देखरेख जहाज भी समाविष्ट होंगे।	(i). पत्तन देय; और (ii). जहाज के अपने उपयोग के लिये आवश्यक भंडार और उपकरण पर घाटशुल्क
(ख)	केवल सैनिक एवं उनके परिवार, सेना के जानवर, सेना की साधन सामग्री, युद्ध के शस्त्र-हथियार और नौसेना- भूसेना के भंडार, भारतीय बेड़ा और भारतीय सेना की सूची पर होने वाले अन्य सहायता साधन के परिवहन के लिये तैनात जहाज, सभी अस्पताल जहाज और रुग्णवाहिका परिवहन	(i). निम्न को छोड़कर सभी पोर्ट और गोदी प्रभार – (क). पत्तन देय (ख). घोड़े (रिमाउंट्स छोड़कर), बॅगेज, कॅरेज तथा सैनिकों की अनुसूचित साधन-सामग्री में होनेवाले अन्य सामान पर घाट प्रभार। (ii). इंडियन टोल (आर्मी) अधिनियम 1901 की II की धारा 6 के अंतर्गत प्रतिपूर्ति-जिसकी दर होगी-जिस दिन के लिये गोदी दरमान की धारा III के तहत गोदी दर प्रभारित किये जाते हैं और जहाज बोनाफाइड परिवहन प्रचालनों में लगा रहता है; उस प्रत्येक दिन के लिये जहाज के कुल पंजीकृत टनभार (जीआरटी) के प्रति टनभार 18.91 पैसे।

टिप्पणी: घाट प्रभारों का अर्थ होगा किसी भी जहाज, बोट या लाइटर द्वारा आयात निर्यात किये माल या प्राणी के पोर्ट ट्रस्ट क्षेत्रों के अंदर किसी भी व्हावर्ह, जेटी, पियर या बंदर से गुजरने के लिये लगायी जाने वाली फीस। परंतु ऐसे माल या प्राणियों के जहाज से उतरने तथा जहाज पर चढ़ने, हटाने तथा उनके भंडारण के लिये पोर्ट द्वारा प्रदान की गयी सेवाओं-जैसे क्रेन, क्लस्टर लाइट और स्महलाई श्रमिकों की व्यवस्था-के लिये देय प्रभार उक्त फीस में समाविष्ट नहीं है।

2.22. जवाहर द्वीप और पीर पाव में पिअर देय

क्र.	प्रभार्य जहाज	प्रति घंटा या उसका हिस्सा प्रति जीआरटी दर
------	---------------	---

		तटीय जहाज (रु. में)	विदेशगामी जहाज (अमेरिकी डॉलर में)
(i).	जवाहर द्वीप और पीरपाव में घाट लगे अथवा वहाँ के बल्क ऑइल पियर का उपयोग करनेवाले हर स्टीम/यंत्रचलित और स्वेअर रिग्ड जहाज पर	रु0 0.459 परन्तु न्यूनतम प्रभार रु0 459	0.0166 अमेरिकी डॉलर (परन्तु न्यूनतम प्रभार 16.66 अमेरिकी डॉलर)
(ii)	हर बोट, बार्ज या देशी जलयान पर	रु0 9.186	0.332 अमेरिकी डॉलर

टिप्पणियाँ:

- (1). पियर देय जहाज द्वारा घाट/पियर लिये जाने के समय से घाट/पियर छोड़ने तक की अवधि के लिये लगाये जाएंगे।
- (2). जहाज द्वारा उसके प्रस्थान के लिये तयार होने का संकेत दिये जाने के समय से 4 घंटे बीतने के बाद कोई पियर देय नहीं लगाये जायेंगे। गलत संकेत के लिये 1 दिन के (24 घंटे) पियर देयों के बराबर की राशि के दंडात्मक पिअर देय लागू होंगे। जहाज के मास्टर/एजेंट जहाज के प्रस्थान के लिये तैयार होने के संकेत केवल अनुकूल ज्वार भाटीय एवं मौसम स्थितियों के अनुसरण में देंगे। पियर देय बंद होने के लिये निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में जहाज के अनुकूल स्थितियों के लिए खड़े रहने की प्रतीक्षा अवधि का समावेश नहीं होगा।
- (3). पोर्ट उपकरणों में खराबी, बिजली गुम होना या जिनके लिये पोर्ट जिम्मेदार है ऐसे किन्हीं अन्य कारणों से यदि जहाज अपने घाट/पिअर में बिनाकाम-खाली रहते है, तो उस अवधि के लिए पियर देय लागू नहीं होंगे।
- (4). उपरोक्त प्रभार लागू करते समय रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अ-कार्य दिवसों को सामान्य कार्य-दिवस माना जाएगा और उनके लिए अलग प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।

अध्याय - III**कार्गो संबंधित प्रभार**

यहाँ आगे यथा निर्धारित प्रभार मुंबई पोर्ट ट्रस्ट गोदी उपनियमों के परिशिष्ट 'छ' में निर्दिष्ट संबंधित क्षेत्रों के अंदर निपटायी समस्त यातायात पर लागू होंगे।

3.1. (क) माल सामान पर गोदी घाट प्रभार की अनुसूची

क्र. सं.	माल-सामान का विवरण	प्रभार का आधार	विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)
1. (i)	प्राणी, पक्षी, रेप्टाइल्स आदि	प्रत्येकी	45.94	27.55
(ii)	प्राणी-उत्पाद-हड्डी, बोनमिल, हाइड्रस तथा चमड़ा	टन	32.23	19.31
2.	शस्त्र, हथियार, विस्फोटक और सुरक्षा - भंडार	टन	213.77	128.29
3. (i)	ऑजबेस्टॉस	टन	55.17	33.09
(ii)	निर्माण सामग्री, मिट्टी/धूल	टन	55.17	33.09
(iii)	फल, कच्चे काजू सहित अन्य नट्स, टेपिओका, नारियल, कोपरा, इमली, बीज आदि	टन	55.17	33.09
(iv)	मोलासेस	टन	55.17	33.09
(v)	रस्दी कागज, अखबारी कागज	टन	55.17	33.09
(vi)	लकड़ी, टिंबर, बांबू	टन	55.17	33.09
4. (i)	गिट्टी, बिलकर	टन	55.17	33.09
(ii)	कोयला और इंधन की लकड़ी	टन	76.75	76.75
(iii)	गंधक	टन	69.00	41.39
(iv)	खाद्यान्न, तेलबीज, सेरेल्स और दलहन	टन	55.17	33.09
(v)	तेलखली और चारा	टन	25.77	15.44
(vi)	शक्कर	टन	25.77	15.44
5. (i)	कपास और कपास अनुपयोगी घटक (कॉटन डिस्ट और यार्न सहित)	टन	55.17	33.09
(ii)	जूट और जूट उत्पाद, कॉइर और कॉइर उत्पाद	टन	32.23	19.31
6. (i)	ग्रेनाइट और मार्बल	टन	55.17	33.09
(ii)	कच्चा लोहा, कच्चे लोहे की गुलेरियाँ तथा खनिज (कच्चा लोहा, कच्चे लोहे की गुलेरियाँ)	टन	55.17	33.09

(iii)	कच्चा लोहा, कच्चे लोहे की गुलेरियाँ	टन	55.17	55.17
7.	इनगोट्स बिलेट्स तथा गैर उत्पादित रूप में धातु (फेरस और गैर फेरस) और धातु कबाड़	टन	55.17	55.17
8.	अन्य द्रव बल्क—ऑसिड और फंटी ऑसिड सहित	टन	55.17	33.09
9.	पीओएल और पीओएल उत्पाद:			
(i)	कच्चा तेल	टन	58.43	58.43
(ii)	केरोसीन और लाइट डिजेल तेल	टन	38.44	38.44
(iii)	अन्य सभी पीओएल उत्पाद	टन	67.65	67.65
10.	नमक	टन	6.95	4.18
11.	कृत्रिम रेजिन (मोल्डिंग पाउडर सहित) तथा लकड़ी का गुदा	टन	128.72	77.24
12.	मद्य, स्पिरिट (पोटेबल) एवं अल्कोहोलिक पेय	पांच लिटर	32.23	19.31
13.	लोहा और इस्पात सामग्री (स्क्रेप, ड्रॉस और कच्चा लोहा छोड़कर)			
	आयात	टन	191.88	115.13
	निर्यात	टन	127.92	76.75
14.	मोटर वाहन तथा कार्स	मूल्य के अनुसार	0.48%	0.28%
	आयात		0.48%	0.28%
	निर्यात			
15.	उपर विनिर्दिष्ट के अलावा अन्य सभी मद	मूल्य के अनुसार	0.44%	0.27%
16.	किनारे पर संग्रहित, जहाज का बॅलास्ट, इंजीनियरिंग सामग्री, गोदियों में जहाजों की मरम्मत के लिये भंडार तथा गियर्स *नाविकों का सामान—इसमें उनकी व्यक्तिगत चीजें, पोस्ट पार्सलस तथा डिप्लोमैटिक बैग्स (प्रति पार्सल बैग वजन जो भी हो) आदि	निःशुल्क		

* यद्यपि नाविकों का व्यक्तिगत सामान होने वाले बैगज पर घाट प्रभार नहीं लगाये जायेंगे, उनका बोनाफाइड बैगज न माना गया सामान—जैसे शस्त्र, हथियार, मोती, कीमती रत्न, पियानो, पियानोला, कैरेज, मोटरकार, मोटर साइकल आदि पर घाट प्रभार लागू होंगे।

टिप्पणी: बंकरों के लिये सामान्य घाट प्रभारों के 50% प्रभार लागू होंगे।

3.1 (क) की सामान्य टिप्पणियाँ:

- उपर दी गयी अनुसूची में मूल्य के अनुसार आधारपर लगाया जानेवाला घाटशुल्क—आयात के संबंध में माल के सीआईएफ मूल्य पर, निर्यात के संबंध में माल के एफओबी मूल्यपर; और तटीय पोतभार के संबंध में तटीय माल के बिल में निर्दिष्ट मूल्य पर लगाया जाएगा। उस अनुसूची में वजन के आधार पर लगाये जानेवाले घाटशुल्क का निर्धारण 'बिल ऑफ लैंडिंग' मॅनिफेस्ट या इनवॉइसों में यथा उल्लिखित माल के कुल वजननुसार किया जाएगा।
- आयात या निर्यात मालपर घाटशुल्क के निर्धारण के लिए आयातदार/निर्यातदार अथवा उनके क्लियरिंग एजेंट—जैसा मामला हो—पोतभार संबंधी सेवाओं के लिये आवेदन एवं बिल पर प्रेषणों का वजन, सीआईएफ मूल्य या एफओबी मूल्य और संबंधित स्तंभों में अन्य उचित ब्यौरा देगा और प्रमाणित करेगा। उसके समर्थन में सीमाशुल्क विभाग द्वारा सत्यापित इनवॉइस/ विनिर्देशों की प्रति/प्रतियाँ तथा गोदी उप-नियम सं. 96 की आवश्यकतानुसार बील ऑफ एन्ट्री/शिपिंग बिल/ट्रान्सशिपमेंट परमिट जैसे अन्य सीमाशुल्क-विभाग दस्तावेज प्रभारों के निर्धारण तथा सत्यापन के लिए प्रस्तुत किये जाएंगे। माल का वजन, मात्रा, मूल्य अथवा वर्णन गलत बनाए जानेपर आयातदार/निर्यातदार अथवा उनके क्लियरिंग एजेंट (जैसा मामला हो) पर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 115 के तहत कार्रवाई की जा सकती है।
- आयात प्रचालन के संबंध में जिस पर पूरे गोदी घाट प्रभार लगाये गये हैं, ऐसा माल अगर गोदियों में पोर्ट ट्रस्ट के श्रमिकों द्वारा बोटों पर चढाया जाता है और बाद में पोर्ट ट्रस्ट के किसी बंदरपर पुनः उतारा जाता है तो माल निर्यात प्रचालन के घाट प्रभारों के बदले सिर्फ इस दरमान में अन्यत्र निर्धारित श्रमिक प्रभार ही लगाए जायेंगे।
- नीचे टिप्पणी 6 (ख) में किये प्रावधान के अनुसार पुनःजहाज पर चढाये जानेवाले माल पर यथा देय घाटशुल्क उस पोतभार से भी वसूल किया जाएगा जो 'ट्रिम' या 'रिअरेंज' करने के लिये जहाज के एक हेंच से उतारकर 'ओवरसाइड' से या गोदी व्हाई से लाइटर्स द्वारा अन्य (हेंच) पर पुनः चढाया जाता है।
- गोदी उपनियमों और/अथवा मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जारी परिपत्रों से विपरित कोई खतरनाक, विस्फोटक या ज्वलनशील स्वरूपका माल गोदामों में उतारा जाने पर, जहाज के मास्टर/मालिक/एजेंट उसे तत्काल वहाँ से हटाकर ऐसे माल के लिए अलग रखे माल—गोदामों में भिजवायेंगे। ऐसा न करने पर मुंबई पोर्ट ट्रस्ट संबंधित माल उनकी (मास्टर/मालिक/एजेंट) जोखिम पर और उनके खर्च से हटाएगा; तथा इसके अलावा उन पर विदेशगामी पोतभार के मामले में प्रति पॅकेज रु 1150/- तथा तटीय पोतभार के मामले में प्रति पॅकेज रु 689/- से अतिरिक्त प्रभार लागू होंगे।
- क). ट्रान्सशिपमेंट पोतभार यदि एक ही जहाज/अन्य जहाज पर से उतारा/पुनः लदान किया जाता है; तो दोनों आवागमनों के लिये एक घाटशुल्क देय होगा; तथा निम्न उप-भाग 3.1. (ख) में निर्धारित विलंबशुल्क अनुसूची के अनुसार तीन दिन की निःशुल्क अवधि समाप्त होनेपर आयात पोतभार के संबंध में यथा लागू विलंबशुल्क देय होगा।
ख). जिस पोतभार के लिये मूल्य के अनुसार दर निर्दिष्ट किये हैं; और जो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के लिये नहीं भेजा गया है, उस पोतभार पर समुद्रमार्ग से ट्रान्सशिपमेंट के लिये प्रति टन रु 208/- और सड़क मार्ग से ट्रान्सशिपमेंट के लिये प्रति टन रु 89/- की दर से घाटशुल्क; तथा निम्न उप-भाग 3.1. (ख) में निर्धारित विलंबशुल्क अनुसूची के अनुसार तीन दिन की निःशुल्क अवधि समाप्त होने पर आयात पोतभार के संबंध में यथा लागू विलंब शुल्क देय होगा।
- नुकसानग्रस्त माल:
गोदियों में लदान किये जा रहे जहाज से आग लगने या अन्य किसी दुर्घटना के कारण उतारे गये और पुनः जहाज पर चढाये पोतभार पर अथवा उसी कारण से या खराब मौसम के कारण पोर्ट में लौटे जहाज से उतारे गये पोतभार पर उक्त अनुसूची में निर्धारित एक घाट प्रभार लगाया जाएगा।

8. लोहा और इस्पात सामग्री के संबंध में व्हार्ड (हुक पॉइंट) से भंडारण स्थान तक पोतभार का स्थानांतरण मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा नहीं किया जाएगा।
9. मोटर वाहनों की निर्यात के लिये पोर्ट संयुक्त उपभोक्ता आधार पर निम्न न्यूनतम अतिरिक्त सुविधाएँ उपलब्ध कराएंगी:
 - (i). परमिट प्रभार के भुगतान के बिना मुंबई पोर्ट ट्रस्ट प्राइवेट रोड का उपयोग।
 - (ii). निर्यात के लिये रेल से आए मोटर वाहनों के लिये निःशुल्क अनलोडिंग रैप।
 - (iii). विलंबशुल्क लिये बिना 30 दिन गोदियों के अंदर शिपमेंट-पूर्व भंडारण सुविधाएँ।
 - (iv). मोटरों की साफ-सफाई के लिये जल आपूर्ति की व्यवस्था-इसमें गोदियों के अंदर रिसाइलिंग प्लांट की अनुमति समाविष्ट है।
10. पोतवणिक का अपना कंटेनर: खाली एसओसी यूनिट पर घाटशुल्क की वसूली के लिए, 20' कंटेनर का टैर भार 2.3 मी.ट. माना जाएगा; 40' कंटेनर 4.0 मी.ट. और 45' कंटेनर 4.5 मी.ट. माना जाएगा। यथा लागू विलंबशुल्क निम्न उप खंड 3.1 (ख) के अधीन वसूल किया जाएगा।
11. घाटशुल्क अनुसूची में किसी कार्गो को अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकरण करने से पहले, प्रासंगिक सीमा शुल्क वर्गीकरण यह देखने के लिए अवलोकित किया जाएगा कि क्या कार्गो घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी में वर्गीकृत किया जा सकता है। तथापि, सुरक्षा भंडारों और सुरक्षा उपकरणों/मशीनरी के मामले में, जिन्हें खंड 3.1(क) की दर सं. 2 के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है, सीमाशुल्क वर्गीकरण के लिए ऐसा संदर्भ लागू नहीं होगा।
12. कार्गो का पुर्ननिर्यात: पुर्ननिर्यात कार्गो के लिए, आयात घाटशुल्क वसूल किया जाएगा और विलंबशुल्क नौभरण/भरण की तारीख तक वसूल किया जाएगा और उसके बाद निर्यात घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।
13. "सुरक्षा भंडार" में "बॉम्ब, ग्रेनाइड्स, टोरपीडोज, माइन्स, मिसाइलें और लड़ाई के ऐसे हथियार और उसके हिस्से: कार्टरेज और अन्य हथियार और प्रोजेक्टाइल्स तथा उसके हिस्से, शॉट तथा हथियारों के तहत आने वाले कार्टरेज वेड्स, हथियार, पुर्जे तथा उसके एसेसरीज परन्तु उसके हिस्सों" के लिए संदर्भ में रेडिया अथवा राडार अपराटस शामिल नहीं किया गया है जैसाकि भारत के सीमाशुल्क प्रशुल्क के अध्याय सं. 93 के टिप्पणी सं. 2 में कहा गया है।

3.1. (ख) विलंबशुल्क:

यहाँ आगे किये प्रावधान को छोड़कर अन्यथा निःशुल्क दिन समाप्त होने के बाद अनिकासित रूप में पड़े समस्त मालपर (डाक, पोस्ट पार्सल, राजनयिक पोस्टल बैग तथा व्यक्तिगत सामान छोड़कर उनका प्रति पार्सल/बैग वजन जो भी हो) उसकी भंडारण अवधि के लिये विलंबशुल्क लगाया जायेगा-उसकी दर निम्न प्रकार होगी:

माल का वर्ग (1)	प्रभार किस प्रकार लगाये जाएंगे (2)	दर (रु.)		
		पहले दिन से 20वें दिन तक (3)	21वें दिन से 40वें दिन तक (4)	41वें दिन से आगे (5)
(क). उपरोक्त भाग 3.1(क) में दी गयी घाटप्रभार अनुसूची में वर्गीकृत सारे माल के संबंध में	प्रति दिन प्रति टन (या उसका हिस्सा)	59.96	89.91	119.93
(ख). मोटर वाहन जिनमें बुल डोजर्स, फोर्कलिफ्ट्स, ट्रैक्टर, क्रेन तथा मिलिट्री टैंक (आयात) शामिल हैं	प्रति वाहन प्रति दिन	640	1599	3198
(ग). पशु, पक्षी, रेपटाइल्स आदि	प्रति प्रतिदिन	59.96	89.91	119.93

टिप्पणी: व्यक्तिगत सामान के लिये प्रभार रु. 24/- प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे।

भाग 3.1 (ख) के लिये सामान्य टिप्पणियाँ:

1. सारे आयात माल के लिये जहाज से पोतभार उतारने का काम पूरा होने के दिन से अगले तीन दिन तक विलंबशुल्क लिये बिना गोदियों में भंडारण की अनुमति दी जायेगी। निर्यात माल के संबंध में पोतभार पोर्ट में स्वीकार किये जाने के तिथि से अगले 7 दिन तक विलंबशुल्क लिये बिना गोदियों में भंडारण की अनुमति दी जाएगी।
2. यदि कंटेनर आईसीटीपीएल द्वारा अपने टर्मिनल में प्रहस्तित किया जाता है और बाद में सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में ले जाया जाता है भले ही कंटेनर भरा हुआ हो या कंटेनर खाली करने के लिए हो और कार्गो की सुपुर्दगी, जैसी भी स्थिति हो, निःशुल्क अवधि की गणना कंटेनरों के भीतर कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए एमबीपीटी सीएफएस में कंटेनरों के प्रवेश की तारीख से गिनती की जाएगी।
3. निःशुल्क दिन की गणना करते समय रविवार, सीमाशुल्क विभाग की छुट्टियाँ तथा पोर्ट के अकार्य दिवस शामिल नहीं किये जाएंगे।
4. उबार किये गये माल के लिये 10 निःशुल्क दिवस दिये जाएंगे, और इस निःशुल्क अवधि की गणना जिस तिथि को माल वास्तव में उबारा गया, उस तिथि से की जाएगी।
5. निर्यात (संग्रहण) बढ़ाने के लिये विनिर्दिष्ट पोतभार के लिये समय समय पर कुछ विशिष्ट क्षेत्र निश्चित किये जायेंगे। ऐसे मामलों में 30 निःशुल्क दिन की अधिकतम अवधि संमत की जाएगी।
6. अगर पोर्ट जब उपभोक्ता अनुरोध करेंगे, तब पोतभार/कंटेनर की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं होगा, तो उस अवधि के लिये पोतभार और कंटेनर दोनों पर विलंबशुल्क देय नहीं होगा।
7. सीमाशुल्क विभाग द्वारा रोक रखे माल पर विलंबशुल्क

- (क) जिस अवधि में माल सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा मूल्यांकन की आम प्रक्रिया के अलावा अन्य विश्लेषणात्मक या तकनीकी परीक्षण जरूरी होने वाली विशेष जाँच के लिये रोक रखा जाता है, और सीमाशुल्क आयुक्त यह प्रमाणित करता है कि यह आयातकर्ताओं की किसी गलती या लापरवाही की वजह से नहीं है; और
- (ख) जहाँ माल सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण रोक रखा जाता है, और सीमाशुल्क आयुक्त यह प्रमाणित करता है कि यह आयातकर्ता की किसी गलती या लापरवाही की वजह से नहीं है; तो (क) और (ख) के अंतर्गत रोधन की ऐसी अवधि के लिये विलंबशुल्क निम्नप्रकार वसूली योग्य होंगे:-

रोधन के आरंभिक 30 दिन	:	लागू विलंबशुल्क के 20%
रोधन के 31वें दिन से 60 दिन	:	लागू विलंबशुल्क के 50%
रोधन के 61वें दिन से आगे	:	लागू विलंबशुल्क के 100%

8. विलंबशुल्क का निर्धारण माल के कुल वजन पर किया जाएगा। कुल वजन यदि 100 किलो के ठीक वर्ग में नहीं होगा, तो प्रभार तय करते समय उसे 100 किलो के अगले उच्चतर गुणक में परिवर्तित किया जाएगा।
9. 'शट आऊट' पोतभार पर कोई घाट प्रभार देय नहीं होंगे। उस पर 'शट आऊट' पोतभार भाग 3.1(ख) अनुसार विलंबशुल्क गोदियों के अंदर पोतभार के प्रवेश की तिथि से उसके निकाले जाने की तिथि तक (वह तिथि समाविष्ट करके) लगाये जाएंगे। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या उसके प्राधिकृत व्यक्ति से 3 दिन की सूचना मिलने पर 'शिपर्स' द्वारा 'शट आऊट' पोतभार हटाया जाना चाहिये। ऐसा नहीं किया गया, तो ऐसा माल मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या उसके प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा शिपर्स के खर्च से उसकी जगह पर भेजा जाएगा।

मुम्बई पत्तन न्यास के माध्यम से शिपमेंट के लिए परन्तु ब्रेक बल्क रूप अथवा भरण के बाद मुम्बई पत्तन न्यास क्षेत्र से हटाए गए किसी निर्यात कार्गो के लिए, किसी प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अनुमति से केवल "नगर को वापसी" रूप में माना जाएगा और दरमान के खंड 3.1(ख) के अनुसार विलंबशुल्क आकर्षित करेगा।

3.1. (ग) अनिकासित माल

अनिकासित माल जब महापत्तन अधिनियम 1963 की धारा 61 या 62 के तहत बेच दिया जाता है; तो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा बिक्री की पुष्टि की तिथि से 10 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान की जाएगी। निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर अनिकासित पड़े माल पर उसकी सुपूर्दगी तक प्रतिदिन प्रतिटन रु. 200 की दर से विलंबशुल्क लगाया जाएगा।

तथापि अगर माल या उसका कुछ हिस्सा बिक्री की पुष्टि की तिथि के अगले दिन से 20 दिन के बाद मंडल के परिसर में अनिकासित पड़ा रहता है, तो माल की बिक्री प्राप्ति—या यदि माल का कुछ ही हिस्सा खरीददारद्वारा सुपूर्दगी लेना बाकी रहता है, तो बिक्री प्राप्ति की अनुपातिक राशि जब की जाएगी और माल—या बाकी हिस्से की—जैसा मामला हो—पोर्ट द्वारा पुनःबिक्री की जाएगी। मामले की परिस्थितियाँ अथवा खरीदार द्वारा हटाये जाने वाले माल की मात्रा एवं आकार मान देखते हुए मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या उसका प्राधिकृत व्यक्ति स्वनिर्णय से उपरोल्लिखित 20 दिन की अवधि बढ़ा सकता है। ऐसा करने के कारण लिखित रूप में दिये जायेंगे।

3.2. जवाहर द्वीप और पीर पाव में देय घाट प्रभार

क्र.	माल का वर्णन	विदेशगामी जहाज (रु. प्रति टन)	तटीय जहाज (रु. प्रति टन)
1.	पीओएल और पीओएल उत्पादन		
	(i) कच्चा तेल	64.08	64.08
	(ii) केरोसीन और लाइट डिजेल तेल	42.13	42.13
	(iii) अन्य सभी पीओएल उत्पाद जैसे, नेपथा और सॉल्वेन्ट, पलकसिंग और लुब्रिकेटिंग, टरपेनटाइन और वेपराइसिंग ग्रेस, बिटुमेन, पेट्रोलियम जेली, मोटर गेसोलिन, मोटर स्प्रिट, लिक्वीफाइड पेट्रोलियम गैस, आदि		
	(क). जवाहर द्वीप में सम्ललाई किया	74.17	74.17
	(ख). पीर-पाव में सम्ललाई किया	54.12	54.12
2.	रसायन—जैसे अमोनिया, इंडीसी, इथाइल, बेनझाइन, पॅराक्सीलिन, एमइजी, एन पॅराफिन, ऑर्थोक्सीलिन और बल्क में अन्य रसायन	108.24	64.94
3.	पीर पाव में सम्ललाई किया खाद्य तेल	29.52	17.71

3.3. अनुज्ञापत्र (भंडारण) और मालगोदाम प्रभार

- (क) (I). अपतट गतिविधियों के लिये उपभोक्ताओं द्वारा सुविधाओं/पोतभार सम्वहलाई उपकरणों की स्थापना के साथ/स्थापना के बगैर पोतभार प्रचालन

अवधि	देय दर
अनुमति की तिथि से उसकी समाप्ति तक के लिये	प्रति माह या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग मी. या उसका हिस्सा इस दर से
क. खुला क्षेत्र	50/-रु.
ख. आच्छादित क्षेत्र	60/-रु.

टिप्पणी : सुविधाएँ/पोतभार सम्वहलाई उपकरण मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा सहमति पर स्थापित की/लगवाई जाएगी; तथा नोटिस जारी होने की तिथि से 15 दिनों के अंदर बंद (डिसमैटल) की जाएगी और हटायी जाएगी।

उपरोक्त प्रभार केवल अपतट सामग्री/पोतभार के लिये लागू है; और केवल विनिर्दिष्ट जगह के लिये 11 महीनों तक वैध रहेंगे।

- (II). अनुज्ञापत्र (भंडारण फीस)—अधिकतम 60 दिनों की अवधि तक पोतभार के भंडारण के लिये मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा विनिर्दिष्ट क्षेत्रों में भंडारण किये गए माल पर –

	भंडारण की अवधि	प्रति माह – या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग मी. – या उसके हिस्से की दर (रु. में)
शेड में	i) पहले 30 दिन या उसका हिस्सा	40
	ii) 31वें दिन से 60वें दिन तक	80
खुले याडों में	i) पहले 30 दिन या उसका हिस्सा	30
	ii) 31वें दिन से 60वें दिन तक	60

टिप्पणी : 60 दिनों के आगे अनिकासित रूप में पड़े पोतभारों पर 61वें दिन से आगे विलंबशुल्क गोदी दरमान के अध्याय III के भाग 3.1 (ख) के अंतर्गत लगाया जाएगा। विलंबशुल्क लागू करने की दृष्टि से पोतभार के भंडारण का 61वां दिन पहला दिन (दिन सं-1) माना जाएगा।

- (III). अनुज्ञापत्र फीस – पोतभार प्रचालन प्रबंधन (पोतभार भंडारण के अलावा अन्य हेतु अधिग्रहण) के लिये:

	विवरण	दर
(i)	जहाज एजेंट/स्टिवडोर/क्लिअरिंग हाऊस एजेंट/ट्रान्सपोर्टर्स/सरकारी एजेंसियों सहित अन्य पोर्ट उपभोक्ता आदि को पोर्ट ट्रस्ट की इमारतों में आबंटित जगह के लिये लाइसेंस फीस	प्रति माह या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग मी. या उसके हिस्से पर 206.25 रु.
(ii)	चौकी/पोर्टबल केबिन आदि लगवाकर पोतभार गतिविधियाँ चलाने के लिये उपयोग में लाने की अनुमति दिये खुले क्षेत्रों के लिये लाइसेंस फीस	प्रति माह या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग मी. या उसके हिस्से पर 112.50 रु.

सारणी II तथा III के लिये टिप्पणियाँ:

- (i) मुंबई पोर्ट ट्रस्ट ऐसे मामलों में अनुरोध नामंजूर कर सकता है या दी गयी अनुमति रद्द कर सकता है। ऐसा करने के कारण आबंटनधारक को सूचित किये जाएंगे।
- (ii) यदि ऐसे पाया जाता है कि आबंटित क्षेत्र किसी अनधिकृत काम के लिये इस्तेमाल किया जा रहा है, तो मुंबई पोर्ट ट्रस्ट दी गयी अनुमति रद्द करेगा।

- (IV). अनुज्ञापत्र फीस – दुकानें, ड्युटी-फ्री दुकानें, क्युरिओ शॉप, साइबर कॅफे, कम्युनिकेशन सेंटर फोरेक्स सेंटर आदि जैसी व्यावसायिक आस्थापनाओं के लिये –

विवरण	दर
मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की इमारतों में आबंटित जगह के लिये अनुज्ञापत्र फीस	प्रतिमाह – या उसके हिस्से के लिये – प्रति वर्ग मीटर या उसका हिस्सा – 360/- रु.

टिप्पणियाँ:

- क. आबंटन की अवधि 11 महीने के लिए है।
- ख. जब भी मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को उस क्षेत्र की आवश्यकता होगी, ऑपरेटर को एक महीने की नोटिस पर वह जगह खाली करके लाइसेंस अवधि की बाकी अवधि के लिये अन्य जगह पर जाना होगा।
- ग. सभी संगत अनुमतियाँ ऑपरेटर प्राप्त करेगा।

- घ. सभी आबंटन निविदा-आधार पर होंगे; और चयन का निष्पत्ति होगा उपरोक्तलिखित दर के ऊपर ऑफर की गयी किस्त (प्रिमियम)
- (V) अनुज्ञापत्र फीस – सीमाशुल्क विभाग ने अधिसूचित न किये क्षेत्रों में मुंबई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा भंडारण माल गोदाम की अनुमति के लिये – उपभोक्ता द्वारा सुविधाओं/पोतभार सम्वलाई उपकरणों की स्थापना के साथ/उसके बगैर।

अवधि	लागू दर
अनुमति की तिथि से उसकी समाप्ति तक	प्रतिमाह – या उसके हिस्से के लिये – प्रति वर्ग मीटर या उसका हिस्सा
खुला क्षेत्र	20/- रु.

टिप्पणी : सुविधाएँ/पोतभार सम्वलाई उपकरण मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या उसके द्वारा अधिकृत व्यक्तियों की सहमति हो, तो लगवाई जायेगी और 15 दिनों में डिसमैटल की और हटायी जायेगी।

- (ख). अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस – उस माल के लिये; जो सीमाशुल्क अधिनियम 1962 की धारा 60 के तहत 'बॉडेड' है तथा मंडल की मालिकी के मालगोदामों और खुले यार्डों में भंडारण किया है और जो सीमाशुल्क अधिनियम 1962 के तहत सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा अनुज्ञापति प्राप्त है:

भंडारण की अवधि	दर – प्रति सप्ताह या उसके हिस्से के लिये प्रति वर्ग मीटर
(क) शेडों में:	
i) पहले 8 सप्ताह के लिये	6.25 रु.
ii) अगले 8 सप्ताह के लिये	12.50 रु.
iii) 17वें सप्ताह से आगे	18.75 रु.
(ख) खुले क्षेत्रों में :	
i) पहले 8 सप्ताह के लिये	5.00 रु.
ii) अगले 8 सप्ताह के लिये	10.00 रु.
iii) 17वें सप्ताह से आगे	15.00 रु.

टिप्पणी : उपरोक्त प्रभार न्यूनतम परिकलित- जैसे हर प्रेषण के लिये 5 वर्ग मीटर की शर्त पर है।

- (ग) अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस – गोदियों, शेडों तथा यार्डों में भंडारण किये अतिरिक्त बड़े आकार के पॅकेजों के लिये उन पर विलंबशुल्क के बदले 30 दिन के लिये, न्यूनतम 5 वर्ग मी. के अधीन, प्रति वर्ग मीटर 6.25 रु. की दर से अनुज्ञापत्र फीस देय होगी। 30 दिन की यह अवधि जिस तिथि को माल कस्टम चार्ज से निकलकर प्रेषण के लिये तैयार होगा, उस दिन के अगले दिन से आरंभ होगी। इसके लिये निम्न शर्तें होंगी:

- रेल द्वारा ले जाए जाने वाले पॅकेजों के मामले में 13'6" से ऊपर लंबाई या 10' से अधिक चौड़ाई वाले अतिरिक्त डाइमेंशन के पॅकेजों पर।
- 40' + (जोड़े) मोटरकार के ऊपर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर संमत प्रोट्रूडिंग लंबाई के अतिरिक्त आकारमान के पॅकेजों पर; अथवा 8'6" + (जोड़े) मोटर कार के ऊपर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा संमत चौड़ाई के अतिरिक्त आकार मान के पॅकेजों पर।
- 'विलंबशुल्क भाग 3.1 (ख)' के नीचे टिप्पणी 1 के अंतर्गत देय अनुसार जहाज से पोतभार उतारने का काम पूर्ण होने के दिन से तीन दिन की निःशुल्क अवधि के बाद पोतभार सीमाशुल्क विभाग से बाहर निकलने के दिन तक; और पोतभार सीमाशुल्क विभाग से बाहर निकलने के 31वें दिन से अतिरिक्त आकारमान के पॅकेजों पर उसी विलंबशुल्क भाग 3.1 के अनुसार विलंबशुल्क लागू होगा।

अध्याय – IV

क्रेनशुल्क

4. (क). फ्लोटिंग क्रेनों के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.		प्रति टन प्रति परिचालन के लिए
(1).	(i). 30 टन तक भार वाले अलग-अलग पॅकेजों के लिए	879
	(ii). 30 टन से अधिक परन्तु 60 टन से अनाधिक पॅकेजों के लिए	1231
	(iii). 60 टन से अधिक परन्तु 90 टन से अनाधिक	1919
	(iv). 90 टन से अधिक के पॅकेजों के लिए	2260
(2).	रु0 19,988/- प्रत्येक की राशि वसूल की जाएगी	
	(क). रद्दकरण प्रभार और	
	(ख). मोबिलाइजेशन प्रभार जब इंदिरा डॉक बेसिन के बाहर कार्य करने के लिए फ्लोटिंग क्रेन अपेक्षित हो	

- 'भारी बोझ' (हेवी लिफ्ट) से तात्पर्य है 30 टन या अधिक वजन के पॅकेज.
- परिणामतः 30 टन तक वजन के पॅकेजों को भारी बोझ प्रभार नहीं लगाए जाएंगे.

- (iii). (क) जब 30 टन से अधिक वजन के पॅकेज पोर्ट ट्रस्ट की भारी बोझ क्रेन का इस्तेमाल किये बिना जहाज के अपने गिअर से उतारे जाएँगे, तब भारी बोझ क्रेन प्रभार सामान्य दर के 10% से वसूल किये जायेंगे.
- (ख) तथापि ये प्रभार निम्न मामलों में लगाये नहीं जायेंगे :
- (क) ऐसे मामले— जहाँ भारी बोझ डेरिक द्वारा बाजों में उतारा, या डेरिक द्वारा बाजों से चढ़ाया जाना है— बशर्ते कि साधारण भारी बोझ क्रेन प्रभारों का भुगतान करके पोर्ट की भारी बोझ क्रेन के इस्तेमाल से बाज छुड़ाए या चढ़ाये जाय.
- (ख) ऐसे मामले, जहाँ 20 टन से अधिक वजन के पॅकेज उतारने के लिये भारी बोझ क्रेन मंगायी गयी है, तथापि पोर्ट के मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) द्वारा प्रमाणित अनुसार अनुरक्षण, ओवरहॉल, मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किराये पर लेने की वजह से क्रेन की अनुपलब्धता आदि कारणों से पोर्ट द्वारा दी नहीं जा सकती, और जब भारी बोझ जहाज के अपने डेरिक्स से उतारने पड़ते हैं.
- (ग) खाली या पोतभार से भरे कंटेनरों के मामले में जो जहाज के अपने डेरिक के इस्तेमाल करने उतारे गये.
- (घ) जहाँ पॅकेज का स्वयं अपना वजन पोर्ट में उपलब्ध भारी बोझ क्रेन की क्षमता से उपर हो.
- (ङ) ऐसे मामले जहाँ स्वतंत्र रूप से 20 टन से अधिक वजन के पॅकेज अन्य हँचों से उतारे जाते हैं, जब पोर्ट की भारी बोझ क्रेन उसी जहाज के ही एक हँच पर इस्तेमाल की जा रही हो.

4. (ख) मोबाइल क्रेन और उपकरणों के इस्तेमाल के लिये प्रभार :

क्र.	क्रेन / उपकरण का प्रकार	प्रति क्रेन/उपकरण प्रभार		न्यूनतम प्रभार रु.
		प्रति पाली रु.	प्रति 1/2 पाली रु.	
1.	मोबाइल क्रेन्स (10 से 14 टन क्षमता)	4198	2399	2399
2.	टॉवर टाइप क्रेन्स (20 टन)	6996	3998	3998
3.	ट्रैक्टर	1000	600	600
4.	फोर्कलिफ्ट (2/3 टन)	1199	800	800
5.	प्लेटफार्म ट्रक	1000	600	600
6.	फोर्कलिफ्ट 16 टन	7196	3598	3598

अध्याय – V

कंटेनर संबंधी प्रभार

5. (क) क्वेसाइड गैट्री क्रेन से सम्ललाई किये पोतभार कंटेनरों पर संयुक्त प्रभार.

विवरण	20' तक के कंटेनर				20' से उपर पर 40' तक के कंटेनर				40' से अधिक कंटेनर लंबाई			
	विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)	
	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
साधारण कंटेनर	3950	3150	2370	1891	5925	4726	3555	2835	7900	6300	4740	3782
आईसीडी कंटेनर	6028	5229	3617	3138	9043	7844	5426	4706	12056	10458	7235	6275
ट्रान्सशिपमेन्ट कंटेनर और समान बाटम कंटेनर	4701	4061	2820	2437	7052	6092	4231	3656	9402	8122	5640	4873
जहाज पर चढ़ाने के लिये अन्य पोर्टों से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजों से लाये गये निर्यात कंटेनर	4749	4109	2850	2466	7124	6165	4274	3699	9498	8218	5700	4932

मुंपोट्र और अन्य पोर्टों के बीच बार्जों से ले जाये गये कंटेनर	4797	3998	2878	2399	7196	5996	4317	3598	9594	7996	5756	4797
---	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

5.(ख) क्वेसाइड गैट्री क्रेनों के अलावा अन्य क्रेनों से सभ्दलाई किये पोतभार कंटेनरों पर सें युक्त प्रभार

वर्णन	20' तक के कंटेनर				20' से ऊपर पर 40' तक के कंटेनर				40' से अधिक कंटेनर लंबाई			
	विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		विदेशी कंटेनरों के लिये दर (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिये दर (रु. में)	
	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
साधारण कंटेनर	2990	2670	1795	1603	4486	4006	2691	2403	5980	5340	3588	3204
आईसीडी कंटेनर	5069	4749	3042	2850	7604	7124	4562	4274	10138	9498	6082	5699
ट्रान्सशिपमेन्ट कंटेनर और समान बाटम कंटेनर	4461	3982	2676	2389	6692	5973	4015	3583	8922	7964	5353	4778
जहाजपर चढाने के लिये अन्य पोर्टों से शिपिंग बिल के अंतर्गत बार्जों से लाये गये निर्यात कंटेनर	4509	4029	2706	2418	6764	6044	4058	3626	9018	8058	5411	4835
मुंपोट्र और अन्य पोर्टों के बीच बार्जों से ले जाये गये कंटेनर	3838	3519	2303	2111	5756	5278	3454	3167	7676	7036	4605	4221

टिप्पणियाँ : भाग 5 (क) एवं 5 (ख)

- (i). उक्त संयुक्त दरों में जहाज पर प्रदान स्टिविलोरिंग के लिये नीचे दिये प्रभार समाविष्ट हैं, और शिपिंग लाइनों/एजेंटों द्वारा लगाए जाने वाले टीएचसी में इस घटक का समावेश महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 12.6.2001 के मामला क्रमांक टैम्प/47/2000—मुंपोट्र में पारित आदेश के अनुसरण में नियमित किया जाएगा.

क्वेसाइड गैट्री क्रेन :

- (क) सभी साधारण कंटेनर और सभी आईसीडी कंटेनर रु. 556.45
 (ख) सभी ट्रान्सशिपमेन्ट और सभी कंटेनर सेमबॉटम कंटेनर रु. 1112.90
 (ग) मुंपोट्र से जहाज पर चढाने के लिये जेएनपीटी से शिपिंग बिल के अंतर्गत बार्जों से लाए गये सभी निर्यात कंटेनर रु. 976.19

नॉन क्वेसाइड गैट्री क्रेन :

(क)	सभी साधारण कंटेनर और सभी आईसीडी कंटेनर	रु. 926.68
(ख)	सभी ट्रान्सशिपमेंट और सभी कंटेनर सेमबॉटम कंटेनर	रु. 1853.36
(ग)	जेएनपीटी को और वहाँ से बाजों में सम्ललाई	रु. 419.74
(घ)	जेएनपीटी को और वहाँ से बाजों में सम्ललाई	रु. 1346.42

- (ii). पोतभार कंटेनर से तात्पर्य है एक युनिट के अंदर माल समेकित करने के लिये एकरूप आकार के, विशेष रूप से डिजाइन किये कंटेनर.
- (iii). उपरोक्त प्रभारों में जहाज पर स्टिविडोरिंग के प्रभार, शिपसाइड पर सम्ललाई के प्रभार, प्री-स्टैंक क्षेत्र में निर्यात माल आयात माल चढ़ाने/उतारने के प्रभार, शिपसाइड और गोदियों में प्रि-स्टैंक/आरसीडी यार्ड के बीच कंटेनर ले जाने के प्रभार तथा गोदियों के अंदर रेल माल डिब्बों पर आयसीडी कंटेनर चढ़ाने/उतारने के प्रभार समाविष्ट हैं.
- (iv). आयसीडी कंटेनरों के लिये मालडिब्बों/एजेंटों के ट्रेलरों में कंटेनर चढ़ाने/उतारने की तथा वडाला स्थित शंटिंगयार्ड में/से लाने-लेजाने की अतिरिक्त सेवाएँ प्रदान की जाएगी.
- (v). जहाजों पर कंटेनरों के लॉशिंग और अनलॉशिंग की जिम्मेदारी जहाज एजेंटों की होगी यदि लॉशिंग सेवाएँ पोर्ट द्वारा उपलब्ध करायी जाती हैं, तो प्रति 20' युनिट, 40' युनिट 40' से ऊपर के युनिट के लिये क्रमशः रु. 48/-, रु. 72 और रु. 96 अतिरिक्त देय होंगे.
- (vi). जब ट्रान्सशिपमेंट कंटेनर गैट्री क्रेन द्वारा उतारा जाता है और नॉन-गैट्री क्रेन द्वारा चढ़ाया जाता है, अथवा नॉन गैट्री क्रेन द्वारा उतारा और गैट्री क्रेन द्वारा चढ़ाया जाता है, तब ट्रान्सशिपमेंट कंटेनर के लिये बॉक्स रेट क्रमशः भाग 5(क) और भाग 5(ख) में निर्धारित नुसार लगाया जाएगा.
- (vii). (क). विदेशी पोर्ट से भेजे गये, और आगे भारतीय पोर्ट 'ए' को ट्रान्सशिपमेंट के लिये भारतीय पोर्ट 'बी' में पहुँचे कंटेनर पर उसकी तटीय यात्रा के लिये संगत रियायती प्रभार लगाये जाएंगे. दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (ख). विदेशी पोर्ट से आए और तटीय यात्रा से भारतीय पोर्ट को आगे ट्रान्सशिपमेंट के लिये मुंपोट्र में उतारे कंटेनर पर विदेशगामी जहाज के लिये निर्धारित ट्रान्सशिपमेंट प्रभार के 50% से और तटीय श्रेणी के लिये निर्धारित प्रभारों के 50% से प्रभार लगाये जायेंगे.
- (viii). सड़कमार्ग से आयसीडी से प्राप्त हुए/वहाँ भेजे गये खाली कंटेनर प्रभार लगाने के लिये स्थानीय खाली कंटेनर जैसे माने जाएंगे.
- (ix). टॉप लिफ्ट ट्रक या ट्रान्सटेनर या रिच स्टैंकर्स द्वारा सम्ललाई किये कंटेनरों के लिये स्वतंत्र रूप से प्रभार लगाये जायेंगे.
- (x). स्थानीय दर्शाया गया आयात माल भरा कोई कंटेनर यदि बाद में आयसीडी को ट्रान्सशिप किया जाता है, तो सीमाशुल्क विभाग द्वारा कंटेनर आयसीडी को ट्रान्सशिप करने की अनुमति दी जाती है, उस तिथि तक उसे स्थानीय कंटेनर माना जायेगा. उसी प्रकार पोर्ट में खाली करके पोर्ट से निकास किये गये आयसीडी आयात कंटेनर पोर्ट प्रभार लगाने की दृष्टि से एफसीएल के रूप में माने जायेंगे.
- (xi). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए 25 प्रतिशत प्रीमियम वसूल किया जाएगा और अनुमत 'क' श्रेणी कंटेनरों और 'ख' तथा 'ग' श्रेणी के कंटेनरों के लिए भी लागू किया जाएगा।

5. (ग) उनकी अपनी व्यवस्था से विविध कंटेनर प्रचालन कराने वाले पोर्ट उपभोक्ताओं को मुंबई पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से रियायतें देय होगी. लागू रियायतें तथा उसकी शर्तें निम्न प्रकार हैं:

(i). स्टिविडोरिंग प्रभार

(क). जब गैट्री क्रेन इस्तेमाल की जाती है

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रु. में)			तटीय (रु. में)		
		20'	40'	40' से उपर	20'	40'	40' से उपर
1.	साधारण एवं आयसीडी कंटेनर						
	भरे हुए	556.45	556.45	556.45	333.88	333.88	333.88
	खाली	556.45	556.45	556.45	333.88	333.88	333.88
2.	ट्रान्सशिपमेंट तथा समान बॉटम कंटेनर						
	भरे हुए	1112.90	1112.90	1112.90	667.77	667.77	667.77
	खाली	1112.90	1112.90	1112.90	667.77	667.77	667.77
3.	जहाज पर चढ़ाने के लिये अन्य पोर्टों से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजों में लाए गये निर्यात कंटेनर						
	भरे हुए	976.19	976.19	976.19	585.73	585.73	585.73
	खाली	976.19	976.19	976.19	585.73	585.73	585.73

(ख). जब गैन्ट्री क्रेन से इतर क्रेन प्रयोग की जाती है

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रु. में)			तटीय (रु. में)		
		20'	40'	40' से उपर	20'	40'	40' से उपर
1.	साधारण एवं आयसीडी कंटेनर						
	भरे हुए	926.68	926.68	926.68	556.02	556.02	556.02
	खाली	926.68	926.68	926.68	556.02	556.02	556.02
2.	ट्रान्सशिपमेंट तथा समान बॉटम कंटेनर						
	भरे हुए	1853.36	1853.36	1853.36	1112.04	1112.04	1112.04
	खाली	1853.36	1853.36	1853.36	1112.04	1112.04	1112.04
3.	जहाज पर चढ़ाने के लिये अन्य पोर्टों से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजों में लाए गये निर्यात कंटेनर						
	भरे हुए	419.74	419.74	419.74	251.84	251.84	251.84
	खाली	419.74	419.74	419.74	251.84	251.84	251.84
4.	जहाज पर चढ़ाने के लिये अन्य पोर्टों से शिपिंग बिल के अंतर्गत बाजों में लाए गये निर्यात कंटेनर						
	भरे हुए	1346.42	1346.45	1346.42	807.86	807.86	807.86
	खाली	1346.42	1346.42	1346.42	807.86	807.86	807.86

(ii). परिवहन प्रभार

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रु. में)			तटीय (रु. में)		
		20'	40'	40' से उपर	20'	40'	40' से उपर
1.	साधारण आयसीडी तथा अन्य पोर्टों को/से बाजों में भेजे कंटेनर						
	भरे हुए	903.44	1355.15	1806.87	542.06	813.09	1084.12
	खाली	735.54	1103.31	1471.08	441.32	661.99	882.65

2.	ट्रान्सशिपमेंट, समान बॉटम कंटेनर तथा मुंपोट्र से जहाज पर चढ़ाने के लिये अन्य पोर्टों से बाजों में लाये गये निर्यात कंटेनर						
	भरे हुए	1806.87	2710.30	3613.74	1084.12	1626.18	2168.24
	खाली	1471.08	2206.62	2942.16	882.65	1323.97	1765.30

5. (घ) कंटेनर समुहलाई उपकरण प्रभार.

(1) कंटेनर समुहलाई उपकरण पर प्रति कार्य प्रभार निम्न प्रकार लागू होंगे :-

	20' तक के कंटेनर		20' से उपर 40' तक के कंटेनर		40' से उपर कंटेनर लंबाई	
	विदेशगामी कंटेनरों के लिये प्रभार (रु. में)		विदेशगामी कंटेनरों के लिये प्रभार (रु. में)		विदेशगामी कंटेनरों के लिये प्रभार (रु. में)	
	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
	अमरीकी डॉलर	रु.	अमरीकी डॉलर	रु.	अमरीकी डॉलर	रु.
(क). क्वेसाइड गैट्री क्रेन	30.38	793.35	45.57	1189.41	60.76	1586.70
(ख). रबर टायरेड यार्ड गैट्री क्रेन/रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट ट्रक (टीएलटी)	8.00	209.10	12.00	313.65	16.00	418.20
(ग). ट्रेलर	23.19	605.16	34.75	907.74	46.37	1210.32

(2) कंटेनर के जहाज पर स्थानांतरण-प्रचलन के लिये संयुक्त बॉक्स रेट

वर्णन	विदेशगामी (रु. में)						तटीय (रु. में)					
	20'		40'		40' से उपर		20'		40'		40' से उपर	
	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
गैट्री क्रेन	1954	1954	3352	3352	3352	3352	1172	1172	2011	2011	2011	2011
शिप क्रेन	927	927	927	927	927	927	556	556	556	556	556	556

(3) क्वेसाइड गैट्री क्रेन से विविध समुहलाई के लिये प्रभार :

(क)	हैंच कव्हर/पाँटून खोलने और उसे निम्न प्रकार जहाज पर रखने -		
		विदेशी	तटीय
	(i) उसे क्वेपर रखकर (पूरा साइकल)	अमरीकी डॉलर 121.52	रु. 3173.40
	(ii) उसे क्वे पर रखे बिना	अमरीकी डॉलर 60.76	रु. 1586.70
(ख)	पैकेजिंग, युनिटवाहन, तथा स्वतंत्र रूप से 20 टन से अधिक टन वजन के कंटेनर छोड़कर अन्य कोई भी सामग्री उतारने/चढ़ाने के लिये	अमरीकी डॉलर 243.05	रु. 6346.80

(ग)	पैकेज, युनिट वाहन, तथा स्वतंत्र रूप से 20 टन से कम टन वजन के कंटेनर छोड़कर अन्य कोई भी सामग्री उतारने/चढ़ाने के लिये	अमरीकी डॉलर 121.52	रु. 3173.40

5. (ड) अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस – कंटेनरों के लिये :

क्र. सं.	भंडारण स्थान	प्रति दिन (या उसका हिस्सा) दर		
		20' तक लंबाई के कंटेनर	20' से 40' तक की लंबाई के कंटेनर	40' अधिक लंबाई के कंटेनर
(1).	पोर्ट के कस्टम्स क्षेत्र घोषित क्षेत्रों में कहीं भी उतारे और भंडारण किये गये अथवा आयात-निर्यात के लिये लाए गये भरे हुए/खाली कंटेनर.	अमरीकी डॉलर 3.25	अमरीकी डॉलर 6.50	अमरीकी डॉलर 9.75
(2).	पोर्ट के कस्टम्स क्षेत्र घोषित किये क्षेत्र	अमरीकी डॉलर 0.65	अमरीकी डॉलर 1.30	अमरीकी डॉलर 1.95
(3).	रैल/सड़क द्वारा आयसीडी से प्राप्त/वहाँ से भेजे गये खाली या भरे हुए कंटेनर.	अमरीकी डॉलर 3.25	अमरीकी डॉलर 6.50	अमरीकी डॉलर 9.75

- (क). आयात कंटेनरों के मामले में उपरोक्त प्रभार जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूरे होने के दिन के अगले दिन से देय हैं.
- (ख). निर्यात कंटेनरों के मामले में उपरोक्त प्रभार पोर्ट के कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) में कंटेनरों में सामान भरे जाने की तिथि से पूर्णतः भरे हुए कंटेनर लाये जाने की तिथि से कंटेनर जहाज पर चढ़ाने (शिपमेंट) के दिन के पहले के दिन तक (अर्थात् शिपमेंट की तिथि छोड़कर) खाली कंटेनरों के मामले में उनके हटाये जाने की तिथि तक देय है.
- (ग). आयसीडी कंटेनरों के मामले में प्रभार जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूरे होने के दिन के बाद 2 दिन समाप्त होने से उन्हें मालडिबॉ में भरे जाने/सड़क मार्ग से ले जाने तक की अवधि तक अपकन्ट्री आयसीडी या भंडारण यार्डों से आरसीडी में कंटेनरों की प्राप्ति की तिथि के बाद 2 दिन होने पर उन्हें जहाज पर चढ़ाए जाने के दिन के पहले वाले दिन तक (अर्थात् शिपमेंट का दिन छोड़कर) देय हैं. यदि कंटेनर को आयात के मामले में प्रचालन कार्य पूरे होने के अगले दिन से 10 दिनों के अंदर, तथा निर्यात के मामले में उनकी प्राप्ति की तिथि से 10 दिनों के अंदर हटाया/जहाज पर चढ़ाया नहीं जाता, तो 11वें दिन से अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस उक्त 5 (ड) (3) में निर्धारित दरों के दुगुने दर से लगायी जाएगी.
- (घ). जोखिमी कंटेनर प्रिमियम के 25% से प्रभार्य होगा.
- (ङ). पोर्ट जब उपभोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर पोतभार/कंटेनर की सुपुर्दगी करने की स्थिति में न हो, उतनी अवधि के लिये पोतभार और कंटेनर दोनों पर विलंब शुल्क लागू नहीं होगा.

टिप्पणियाँ :

- खाली करने के लिये पोर्ट क्षेत्र से बाहर ले जाये गये आयात-माल भरे कंटेनरों पर अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूरे होने के अगले दिन से उनके हटाये जाने के दिन (वह दिन समाविष्ट करके) तक लगायी जाएगी. उसी प्रकार पोर्ट परिसर के अलावा अन्य क्षेत्रों से प्राप्त खाली/निर्यात-माल से भरे कंटेनरों पर अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस उनकी प्राप्ति की तिथि से उनके जहाज पर चढ़ाये जाने के पूर्व दिवस (अर्थात् शिपमेंट का दिन छोड़कर) तक अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस लगायी जाएगी.
- यदि किसी कंटेनर पर विशिष्ट दिवस के लिये उक्त भाग 5 (ड) के अनुसार अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस पहले ही लगायी गयी है, तो एक ही युनिट पर उसी दिन फिर एक बार अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस नहीं लगायी जायेगी चाहे वह उपरोलिखित क्षेत्रों के बीच लाया-ले जाया गया हो.
- कंटेनर चाहे चासीस पर भंडारण किया हो, जमीन पर भंडारण किया हो, अथवा उँचा स्टैंक किया हो, कंटेनरपर प्रभार इसे महत्व दिया बिना प्रभार्य होंगे.
- निर्यात के लिये 'बिल ऑफ शिपिंग' के अंतर्गत लाए गये कंटेनरों के लिये अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस कंटेनर पोर्ट परिसर में प्राप्त होने की तिथि से, उक्त भाग 5(ड) के प्रावधानों के अनुसार लागू होंगे.
- जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूर्ण होने की तिथि के अगले दिन से 4 कलेंडर दिनों के अंदर ट्रान्सपोर्ट ऑपरटर/जहाज के मास्टर, मालिक या एजेंट मिलकर कंटेनरों को यातायात प्रबंधक द्वारा नामित संबधित साईट/यार्ड/माल उतार पॉइंट को ले जायेंगे. अगर ये ट्रान्सपोर्ट ऑपरटर/जहाज के मास्टर, मालिक या एजेंट मिलकर 4 कलेंडर दिवसों की निर्धारित अवधि में कंटेनर्स नामित क्षेत्रों को नहीं भिजवाते, तो यातायात प्रबंधक को ट्रान्सपोर्ट ऑपरटर/जहाज के मास्टर, मालिक या एजेंट के संयुक्त खर्चपर ऐसे कंटेनर्स नामित क्षेत्रों को ले जाने के अधिकार होंगे-ऐसे कंटेनरों पर समय समय पर यथा सूचित रिमुवल प्रभार लगाये जायेंगे.
- पोर्ट परिसर में भरे गये कंटेनर/मुंबई पोर्ट परिसर के अलावा अन्यत्र उचित प्रकार भरकर गोदियों में प्राप्त हुए, और मुंबई नहीं बल्कि अन्य पोर्टों से जहाज पर चढ़ाये जाने वाले कंटेनर पर अनुज्ञापत्र फीस उक्त भाग 5(ड) (क) के अनुसार, कंटेनर भरे जाने के अगले दिन से/कंटेनर प्राप्त होने की तिथि से कंटेनर निकाले जाने की तिथि तक लागू होंगे. पोर्ट परिसर में भरे गये/मुंबई पोर्ट परिसर छोड़कर अन्यत्र उचित प्रकार भरकर प्राप्त हुए और शहर में भेजे गये कंटेनर के मामले में अनुज्ञापत्र फीस कंटेनर भरे जाने की तिथि/उनकी प्राप्ति की तिथि से कंटेनर निकाले जाने तक की अवधि के लिये प्रति दिन (या उसका हिस्सा) 20 फीट लंबाई के कंटेनर पर 3.25 अमरीकी डॉलर, (तटीय दर रु. 141.45) 20 गज से अधिक पर 40 फीट तक लंबाई के कंटेनर पर 6.50 अमरीकी डॉलर

(तटीय रु. 282.90) तथा 40 फीट से अधिक लंबाई के कंटेनर पर 9.75 अमरीकी डॉलर (तटीय रु. 424.35) की दर से प्रभारित होगी. कंटेनर जितने दिन पोर्ट में रहेगा, उतने दिन के लिये कंटेनर में भरे पोतभार प्रति दिन (या उसका हिस्सा) प्रति टीईयू रु. 650.00 की दर से विलंबशुल्क लगाया जाएगा [ऐसे कंटेनर पर या कंटेनर में भरे पोतभार पर अलगसे घाटशुल्क नहीं लिया जाएगा.]

- (7). मुंबई छोड़कर अन्य भारतीय पोर्ट में उतारे गये तथा सुपुर्दगी के लिये रेल/सड़क मार्ग से मुंबई भेजे गये आयात-माल भरे कंटेनरों पर उक्त भाग 5(ड)(क) के अनुसार अनुज्ञापत्र फीस प्रभारित होगी. रेल से प्राप्त कंटेनरों के मामले में प्रति टीईयू 78.00 अमरीकी डॉलर (तटीय रु. 3394.45) से सम्वलाई प्रभार लगाये जायेंगे. कंटेनरों में भरे पोतभार पर विलंबशुल्क कंटेनर प्राप्त होने की तिथि से अध्याय III के भाग 3.1(ख) के अनुसार प्रभारित होगा, कंटेनरों में भरे पोतभार पर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा.
- (8). पोतभार से भरे, और सीमाशुल्क विभाग/डीआआई/सीआईयू आदि द्वारा पकड़े गये/रोक रखे कंटेनर भंडारण के लिये मंडल द्वारा सीमाशुल्क विभाग को आबंटित क्षेत्रों को ले जाने की तिथि से उनपर अनुज्ञापत्र (भंडारण) फीस लागू नहीं होगी. कंटेनर में भरे पोतभार पर विलंबशुल्क निम्न प्रकार देय होगा :-

रोधन के प्रारंभिक 30 दिन : देय विलंबशुल्क के 20%

रोधन के 31 वे दिन से 60 दिन : देय विलंबशुल्क के 50%

रोधन के 61वें दिन से आगे : देय विलंबशुल्क के 100%

- (9). जो परेषिति मुंबई सीमाशुल्क आयुक्त के अधिकार क्षेत्र के अंदर/बाहर के प्राईवेट सीएफएस के जरिये एफसीएल की निकासी करना चाहता हो, वह कंटेनरों को जहाज के आयात प्रचालन पूरे होने के अगले दिन से 7 कार्यदिवसों के अंदर निकलवाएगा. कंटेनर में भरे पोतभार पर प्रति टीईयू रु. 3120/- (तटीय रु. 1872/-) के समेकित प्रभार वसूल किये जायेंगे. अगर कंटेनर 7 कार्यदिवसों की कथित अवधि में नहीं निकलवाया जाता, तो कंटेनर में भरे पोतभार पर अध्याय III के भाग 3.1(ख) में निर्धारित दर से विलंबशुल्क लगाया जाएगा.
- (10). कंटेनर में भरे हुए और बाद में खाली कराकर शहर वापस भेजे गये पोतभार पर विलंबशुल्क उक्त (6) के अनुसार लगाया जाएगा. उसपर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा. इसी तरह कंटेनर में भरे हुए और बाद में खाली किये तथा फिर से कंटेनर में भरकर जहाज पर चढ़ाये पोतभार के मामले में विलंबशुल्क उक्त (6) के अनुसार पोतभार कंटेनर में पुनः भरे जाने की तिथि तक लागू होगा. साथ ही कंटेनर में भरे पोतभार पर अध्याय III के भाग 3.1(क) के अनुसार घाटशुल्क भी लगाया जाएगा.
- (11). छोड़ दिये गये (अबैडन्ड) एफसीएल कंटेनरों/शिपर की मालिकी के कंटेनरों पर उन्हे छोड़े जाने (सुपुर्दगी न लेने) की लिखित सूचना प्राप्त होने की तिथि, अथवा कंटेनर उतारे जाने की तिथि, जो भी पहले हो, से भंडारण प्रभार लगाये जायेंगे - यह निम्न शर्तों पर निर्भर होगा.

(i). परेषिति कंटेनर सुपुर्दगी न लेने की सूचना किसी भी समय दे सकता है.

(ii). अगर परेषिति कंटेनर न लेने का ऐसा पत्र जारी न करना चाहे, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी ऐसा पत्र दे सकता है - इस शर्त पर, कि

(क). (शिपिंग) लाईन पोतभार सहित कंटेनर की कस्टडी लेगा, और या तो उसे वापस ले जाएगा, या उसे पोर्ट परिसर से निकलवाएगा, और

(ख). कंटेनर की कस्टडी लेने से पहले लाईन पोतभार और कंटेनर पर लागू सारे पोर्ट देयों का भुगतान करेगा.

(iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करेगा और ट्रान्सपोर्टेशन एण्ड डिस्ट्रिब्यूशन का खर्च वहन करेगा. अगर वे ऐसी कार्रवाई तय की गयी अवधि में नहीं करते, तो कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाया जाता रहेगा जब तक शिपिंग लाइनें पोतभार खाली करने के लिये सारी आवश्यक कार्रवाई नहीं करते।

(iv). जहाँ कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारी द्वारा पकड़े/जब्त किये जाते हैं, और उन्हें 75 दिन की निर्धारित समय सीमा में खाली नहीं किया जा सकता, वहाँ जिस दिन सीमाशुल्क विभाग पोतभार रिहा करने के आदेश देगा, उस दिन से कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लागू नहीं रहेंगे - बशर्त कि शिपिंग लाइनें जरूरी औपचारिकताएँ पूरी करें और ट्रान्सपोर्टेशन तथा डिस्ट्रिब्यूशन का खर्च वहन करें. अन्यथा लाइनों/परेषितियों को पकड़े गये/जब्त किये कंटेनर पोर्ट परिसर से निकालकर सीमाशुल्क विभाग के (बॉडेड) क्षेत्रों में ले जाना चाहिए - और उस मामले में कंटेनर इस प्रकार निकलवाए जाने की तिथि से भंडारण प्रभार लागू नहीं रहेंगे.

- (12). शिपर की मालिकी का कंटेनर छोड़कर अन्य कंटेनर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा एमएलओ की जिम्मेदारी एवं खर्च पर नियमित भंडारण क्षेत्र से निकालकर बिक्री मालगोदाम/ओवरप्लो शेडों में भेजा जाएगा और तत्पश्चात एमएलओ ने कंटेनर पोर्ट ट्रस्ट के परिसर से निकालने के पहले उसे खाली किया जा सकता है.

5. (च) रीफर पॉइंट्स के लिये देय प्रभार :

- (1). आबंटित किये गये प्रत्येक रीफर प्लग पॉइंट के लिये 4 घंटे (या उसका हिस्सा) के प्रत्येक युनिट पर प्रति कंटेनर 10.39 अमरीकी डॉलर (तटीय रु0 452.33) से प्रभार लगाये जायेंगे.
- (2). रीफर पॉइंट प्रति कंटेनर/प्रति पॉइंट आधारपर आबंटित किये जायेंगे.
- (3). ट्रान्सपोर्ट ऑपरटर/जहाज के मास्टर, मालिक या एजेंट आपूर्ति स्रोतों (इसके लिये दिये गये प्लग पॉइंट) से रीफर कंटेनर तक उनके अपने केबल संयुक्त रूप से उपलब्ध करायेंगे, तथा रीफर कंटेनर को इस आपूर्ति से जोड़ने एवं उसका उपयोग करते समय उचित देखभाल के लिये उनका अपना योग्यता प्राप्त कर्मचारी वर्ग नियुक्त करेंगे.
- (4). यातायात प्रबंधक रीफर कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति कराने का अधिकार अरक्षित रखता है, और निम्न स्थितियों में अगर ट्रान्सपोर्ट ऑपरटर/जहाज मास्टर/मालिक या एजेंट का एकत्रित रूप से कोई नुकसान होता है, तो उसके लिये यातायात प्रबंधक जिम्मेदार नहीं होगा -

- (क). मुंपोट्र के नियंत्रण से परे होनेवाले कारणों से बिजली आपूर्ति बंद होना।
- (ख). समय पर बिजली आपूर्ति करने में मुंपोट्र की असमर्थता, और
- (ग). गोदियों में सुचारु प्रचालन के लिये ऐसा करना आवश्यक हो जाता है, तो कोई कारण दिये बिना बिजली आपूर्ति बंद करना (डिस्कनेक्ट)।
- (5) रीफर पॉवर सप्लाय पॉइंट्स पर रीफर कंटेनर जोड़ने/डिस्कनेक्ट करने तथा देखरेख के लिये नियुक्त व्यक्तियों के पास पोर्ट के मुख्य यांत्रिक अभियंता (सीएमई) द्वारा जारी अनुज्ञापत्र (लाइसेंस) होंगे।

5. (छ) पोतभार कंटेनर भरने या खाली करने के लिये उपलब्ध कराए गये पोर्ट ट्रस्ट श्रमिकों के संबंध में प्रभार :

	प्रति कंटेनर		
	विदेशगामी	तटीय	
(i) 20' तक की लंबाई के कंटेनर	अमरीकी डॉलर 45.57	रु. 1983.31	
(ii) 20' से अधिक, 40' तक के कंटेनर	अमरीकी डॉलर 91.14	रु. 3966.57	
(iii) 40' से अधिक लंबाई के कंटेनर	अमरीकी डॉलर 136.71	रु. 5949.88	

5. (ज) कंटेनरीकृत पोतभार पर प्रभार

- (1). आइसीडी को भेजे जा रहे अथवा उक्त भाग 5(ड) की टिप्पणी 8 के अनुसार प्राईवेट सीएफएल के जरिये निकासी किये एफसीएल को छोड़कर बाकी कंटेनरीकृत आयात पोतभार पर अध्याय III के भाग 3.1(क) तथा 3.1(ख) के अंतर्गत यथा देय घाटप्रभार और विलंबशुल्क लगाया जाएगा।
- (2). एलसीएल से तात्पर्य है ऐसा कंटेनर, जिसमें जहाज की मालसूची अनुसार एक से अधिक परेषिति की मालिकी का पोतभार भरा है; और एफसीएल से तात्पर्य है ऐसा कंटेनर जिसमें जहाज की मालसूची के अनुसार एक ही परेषिति की मालिकी का पोतभार भरा है। परेषिति का अर्थ है बिल ऑफ लेडिंग जिसके नाम से बनाया गया है, वह व्यक्ति/फर्म/कंपनी।
- (3) (i) आइसीटी जो जानेवाले/वहाँ से प्राप्त हुए कंटेनर तथा प्राईवेट सीएफएस के जरिये निकासित एफसीएल को छोड़कर सभी कंटेनरों के मामले में उनमें भरे पोतभार पर विलंबशुल्क जहाज के आयात प्रचालन कार्य पूरे होने की तिथि के अगले दिन से 7 कार्य दिवसों के लिये लागू नहीं होगा।
- (ii). जब परेषिति माल की जाँच अथवा उसकी सुपूर्दगी के सीमाशुल्क विभाग के आदेश के साथ होने वाला 'बिल ऑफ एन्ट्री' लेकर आता है; और एफसीएल/एलसीएल सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट पर पहुँचा हो, तो परेषिति नामित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट में लॉग-एन्ट्री कर सकते हैं।
- (iii). कंटेनर सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट को पहुँचा नहीं है इस आधार पर यदि लॉग एन्ट्री की गयी है तो लॉग एन्ट्री की तिथि से सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट पर कंटेनर की प्राप्ति की तिथि + (जोड़े) 3 कार्य दिवसों के लिए कोई विलंब शुल्क लागू नहीं होगा। सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट पर कंटेनर की प्राप्ति के संबंध में कोई सूचना नहीं भेजी जाएगी।
- (iv). परेषिति को कंटेनर सूचित क्षेत्र/डिस्ट्रिफिंग पॉइंट को पहुँचने तक हर 20 कॅलेंडर दिन बाद नयी लॉग एन्ट्री करनी पड़ेगी। यदि परेषिति नयी लॉग एन्ट्री 21 वे दिन नहीं करता; कुछ अवधि बीतने के बाद करता है तो लॉग एन्ट्री के अंतर्गत न होने वाली अवधि के लिए कंटेनर में भरे पोतभार पर विलंबशुल्क लगाया जायेगा। यदि 21वाँ कॅलेंडर दिवस डॉक हॉलिडे आने के कारण अकार्य दिवस होता है तो परेषिति लॉग एन्ट्री अगले कार्यदिवस पर कर सकता है।
- (v). आयसीडी को जानेवाले या वहाँ से प्राप्त कंटेनर, ट्रान्सशिपमेंट कंटेनर और प्रायव्हेट सीएफएस के जरिये निकासित एफसीएल को छोड़कर यदि अन्य एफसीएल कंटेनर नामित क्षेत्र पर पहुँचने के बाद खाली नहीं किए जाते और इसमें परेषिति की कोई गलती न हो, तो वह बिल ऑफ एन्ट्री पर निम्न प्रकार पृष्ठांकन प्राप्त कराने के बाद विलंब शुल्क प्रभारों की छूट का हकदार होगा।

पूरी करने की शर्तें	गोदी कर्मचारी द्वारा बिल ऑफ एन्ट्री का पृष्ठांकन	विलंब शुल्क लागू न होना (अवधि)
(क) बिल ऑफ एन्ट्री पोतभार कस्टम्स जाँच के आदेश और 'टायटल' के दस्तावेजों के साथ प्रस्तुत किया जाए।	“परेषिति ने कस्टम्स जाँच के लिए आदेश के साथ दस्तावेज प्रस्तुत किए, पर माल जाँच के लिए अग्रप्रेषित नहीं किया जा सका” (लिखित कारण दिए जाए) ऐसा पृष्ठांकन शेड अधीक्षक करेगा और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित होगा।	बिल ऑफ एन्ट्री की प्रस्तुति की तिथि समाविष्ट करके 3 कॅलेंडर दिवस

(ख) बिल ऑफ एन्ट्री 'कस्टम्स चार्ज के बाहर/निकासी के लिए तैयार' पृष्ठांकन के साथ प्रस्तुत किया जाए।	पोतभार डिस्टफ नहीं किया (कंटेनर खाली न करने के लिखित कारण दिये जाए) ऐसा पृष्ठांकन शेड अधीक्षक करेगा और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित होगा।	बिल ऑफ एन्ट्री की प्रस्तुति की तिथि समाविष्ट करके 3 कैलेंडर दिवस
(ग) उक्त (ख) में स्तंभ 3 में लिखित चौथे कैलेंडर दिवस पर शेड अधीक्षक को बिल ऑफ एन्ट्री की दूसरी बार प्रस्तुति - इस पृष्ठांकन के साथ - "आऊट ऑफ कस्टम चार्ज, निकासी के लिए तैयार"	"कंटेनर डिस्टफ न किये जाने के कारण (लिखित कारण दिए जाए) 3 कैलेंडर दिवसों की अवधि में पोतभार सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध नहीं किया गया" ऐसा पृष्ठांकन शेड अधीक्षक करेगा और सहायक प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षरित होगा।	उक्त (ख) में उल्लिखित अवधि के आगे 3 कैलेंडर दिवस

(vi). यदि एलसीएल कंटेनर खाली नहीं किया गया है और परेपिति संबंधित सीडीओ को टायटल दस्तावेज प्रस्तुत करने के बाद जाँच अथवा सुपुर्दगी के लिए सीमाशुल्क विभाग के आदेश होने वाले 'बिल ऑफ एन्ट्री' ले आता है तो परेपिति सूचित क्षेत्र में लॉग एन्ट्री करें और कंटेनर खाली किए जाने तक हर 20 कैलेंडर दिवसों पर नयी लॉग प्रविष्टि/लॉग प्रविष्टियाँ करना जारी रखें। यदि तीसरा कैलेंडर दिवस डॉक हॉलिडे आने के कारण अकार्य दिवस हो तो परेपिति अगले कार्य दिवस पर लॉग एन्ट्री कर सकता है। लॉग एन्ट्री के अंतर्गत समाविष्ट अवधि और हर कंटेनर को खाली किए जाने का काम शुरू होने के बाद के 3 कार्यदिवसों के लिए कोई विलंब शुल्क देय नहीं होगा। कंटेनर के डिस्टफिंग के बारे में कोई सूचना नहीं भेजी जायेगी।

- (4). जहाज पर चढ़ाने के लिए कंटेनरों में भरकर गोदियों में प्राप्त हुए निर्यात पोतभार पर अध्याय-III के भाग 3.1(क) और भाग 3.1(ख) के तहत घाट प्रभार और विलंब शुल्क पोतभार कंटेनर में भरे जाने की तिथि तक लगाये जायेंगे; उसके बाद नहीं।
- (5). आयसीडी से प्राप्त कंटेनर को छोड़कर पोर्ट परिसर के बाहर से प्राप्त हुए आयात माल कंटेनर के अंदर रखे पोतभार पर घाट प्रभार इस प्रकार लागू होंगे. 20 फीट तक की लंबाई वाले कंटेनर के लिए रु0 1599/- (तटीय रु0 960/-) 40 फीट तक की लंबाई वाले कंटेनर के लिए रु0 2399/- (तटीय रु0 1439/-) 40 गज से अधिक लंबाई वाले कंटेनर के लिए रु0 3198/- (तटीय रु0 1919/- रु.)
- (6). उपर्युक्त क्र.सं. (1), (4) और (5) पर दिए खंड एमबीपीटी द्वारा अपने बर्थों में प्रहस्तित नहीं किए गए परन्तु कार्गो प्रबंधन परिचालनों और विलोमतः तथा सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रयोजनों के लिए अपने सीएफएस में लागू किए गए कंटेनरों पर लागू नहीं होंगे।
- (7). सुपुर्दगी/लदाई के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रचालित बर्थों से/को इसके सीएफएस/गोदी प्री-स्टेक/1 अनिकासित भंडारगृह आईडी के मामले में रु0 2214/- प्रति 20' कंटेनर (तटीय कंटेनरों के मामले में रु0 1328/-), रु0 3321/- प्रति कंटेनर 20' से अधिक और 40' तक (तटीय कंटेनरों के मामले में रु0 1993/-) और रु0 4428/- प्रति कंटेनर 40' से अधिक (तटीय कंटेनरों के मामले में रु0 2657/-) के कार्गो प्रबंध प्रभार (सीएमसी) वसूल किया जाएगा। कंटेनर के भीतर कार्गो पर घाटशुल्क देय नहीं होगा।

एलसीएल कंटेनरों के मामले में प्रति बॉक्स आधार पर उपलब्ध करवाए गए कार्गो प्रबंधन प्रभारों को आईजीएम के अनुसार कंटेनरों की सभी मर्दों/परेपणों के कुल भार के सापेक्ष वैयक्तिक/मद परेपण के भार के संबंध में यथामूल्य आधार पर प्रमाजित किया जाएगा।

सामान्य टिप्पणियाँ:

- (i). इस भाग के तहत के सभी प्रभार लागू करते समय 'माफीज' और आयात किए 'चासिस' को समान आकार के कंटेनर के बराबर माना जाएगा। और यदि वे जिस जहाज से उतारे गये थे, उसी जहाज पर वापस लिये जाते हैं तो उसके लिए प्रभार नहीं लगाये जायेंगे।
- (ii). भंडारण के लिए अनुज्ञप्ति फीस लगाते समय ट्रान्शिपमेंट और "सेम बॉटम कंटेनर" को आयात कंटेनर के बराबर माना जायेगा।

अध्याय - VI

बंदरों में लगाये जाने वाले प्रभार

बंदर सीमाओं से तात्पर्य है व्हार्फ और व्हार्फ की संलग्न जमीन का वह हिस्सा, जो संक्रमण माल के लिये अलग रखा गया है. व्हार्फ फ्रंट से नापते हुए घाट का विस्तार 15. 25 मीटर तक का हो सकता है.

6.1. अनुज्ञापत्र फीस

(क) पंजीकृत जहाज और बंदरों का इस्तेमाल करनेवाले जहाजों पर निम्न प्रकार लाइसेंस फीस लगायी जाएगी:

क्र. सं.	जहाज का वर्णन	प्रभार का आधार	प्रति जीआरटी मासिक लाइसेंस फीस (रु.)
1.	मत्स्य जहाज एवं ट्रालर्स	दर प्रति जीआरटी	29.95
2.	न्यू फेरी व्हार्फ का इस्तेमाल करनेवाले जहाज-यात्री नौका छोड़कर.	दर प्रति जीआरटी	79.95
3.	(क) यात्री नौका	दर प्रति जीआरटी	29.95

	(ख) कॅटेमरान एण्ड हॉवर क्रोफ्ट	दर प्रति जीआरटी	49.94
	(ग) प्लेजर क्राफ्ट	दर प्रति जीआरटी	59.96
4.	उपरोक्त श्रेणियों में समावेश न होने वाली बाजों सहित अन्य जहाज	दर प्रति जीआरटी	69.93

टिप्पणियाँ :

- (1). अनुज्ञापत्र फीस वार्षिक आधार पर ऊपर निर्धारित दरों के 8 गुना होगी.
- (2). पोतभार संबंधी कामों के लिये, सर्वेक्षण या मरम्मत कराने के लिये पोर्ट ट्रस्ट के बंदर का उपयोग करने वाले जहाज या बंदरों में निष्क्रिय खड़े जहाज उक्त 'क' में यथा निर्धारित अनुज्ञापत्र फीस का भुगतान मुंपोट्र के रोकड़ संग्रहण केंद्रों में करेंगे, और अनुज्ञापत्र-बही में पृष्ठांकन प्राप्त करेंगे. तथापि उनकी कील की मरम्मत के लिये व्हार्फ/हार्ड में खड़े जहाज, साईडप्ले बदलने के लिये व्हार्फ/हार्ड में जैकअप किये जहाज या निर्माणाधीन जहाजों पर निर्माण/मरम्मत के लिये 'हार्ड' में आने की तिथि से प्रतिदिन प्रति जीआरटी रु0 5.97 से प्रभार लगाये जाएंगे.
- (3). जहाजों को अपना अनुज्ञापत्र बही (लाइसेंस बुक) हर वक्त साथ में रखनी चाहिये. ऐसे निरीक्षण के लिये प्राधिकृत मुंपोट्र अधिकारियों द्वारा जब भी माँग की जाए, वह अनुज्ञापत्र बही निरीक्षण के लिये उन्हें प्रस्तुत की जाएगी.
- (4). उक्त टिप्पणियाँ (1) से (3) में निहित प्रावधानों के अनुज्ञापालन में किसी प्रकार की गलती हो, तो उसके परिणामस्वरूप जहाज आसेध या गिरफ्तार किया जा सकता है और महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का अधिनियम सं. 38) अथवा भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 (1908 का अधिनियम 15) और उनके तहत निर्धारित किये जाने वाले विनियमों में निहित प्रावधानों के अनुसार बेचे जा सकते हैं.
- (5). इस भाग के अंतर्गत प्रभारों का भुगतान करने से कोई जहाज बेसीन, व्हार्फ से संलग्न या उसके प्रवेशमार्ग में, हार्ड, फ्लॉट या व्हार्फ में या बंदर परिसर के अन्य हिस्सों में और विशिष्ट स्थान लेने या वही स्थान बनाए रखने का हकदार नहीं हो जाता.
- (6). निम्न जलयानों पर वार्षिक अनुज्ञापत्र फीस देय नहीं होगी, बशर्ते कि वे किराए के लिये चलाये न जाए :
सीमाशुल्क विभाग, वॉटर पुलिस, केंद्र या अन्य सरकार एवं सर्वेक्षकों के जलयान साथ ही कर्मियों का निरीक्षण, लैंडिंग या उनके अपने जहाजों से यात्रियों को उतारने के लिये शिपिंग कंपनियों द्वारा नियुक्त फेंडर एवं लॉच.
- (7). मासिक अनुज्ञापत्र फीस बंदर में बोट/ट्राउलर के पंजीकरण की तिथि से प्रभार्य होगी, अनुज्ञापत्र उसके बाद 1 महीने के लिये वैध होगा.
- (8). मासिक आधार पर अनुज्ञापत्र फीस अदा करने वाले जहाज बंदरों में उनके आगमन पर तुरंत फीस का भुगतान करेंगे, और उनसे देय फीस का भुगतान किये बगैर बंदर छोड़कर नहीं जायेंगे. इस प्रावधान का पालन न करने पर मालिकों से इसी के अध्याय I में दिये सामान्य शर्तों एण्ड निबंधनों के खंड 1.2 (V) में निर्धारित दरों से ब्याज वसूल किया जायेगा.
- (9). जो जहाज इसी के अध्याय II के भाग 2.11 II के अंतर्गत वॉटर कन्व्हेअस (जलवाहन) के लिये अनुज्ञापत्र फीस का भुगतान करते हैं, उनपर बंदरों के उपयोग के लिये अलग से अनुज्ञापत्र फीस नहीं लगायी जाएगी.

(ख) नयी फिश जेटी और नए ससून फिश हार्बर तथा पुराने ससून डॉक में उपभोक्ताओं पर और सहायक व्यापार पर अनुज्ञापत्र फीस.

क्र.	कार्य	दर (रुपये प्रति वर्ष)
1.	आइस क्रशिंग मशीन	11993/-
2.	मत्स्य नीलामीकर्ता	14991/-
3.	ठेले	600/-
4.	बर्फ आपूर्तिकर्ता	7995/-
5.	जल आपूर्तिकर्ता	11993/-
6.	ट्रान्सपोर्ट/वाहन लाइसेंसिंग	(क). रु0 1000/- प्रति ट्रक प्रतिवर्ष (ख). रु0 41/- प्रति ट्रक प्रति दिन यदि उपर्युक्त (क) पर दिया गया परमित नहीं रखा जाता है। यदि उक्त (क) में बताया परमित न हो, तो प्रति ट्रक प्रति दिन 25
7.	वेइंग स्केल (कांटावाला)	7995/-

टिप्पणियाँ

1. केवल वैध अनुज्ञापत्र धारकों को उपरोक्त कार्य कराने की अनुमति दी जाएगी.
2. अनुज्ञापत्र का नूतनीकरण वार्षिक आधार पर किया जाएगा.
3. पंजिकृत फिशरमन को-ऑपरेटिव्ह सोसाइटियों को उक्त लाइसेंस फीस में 50% छूट दी जाएगी.

6.2. घाटशुल्क

हे बंदर, हाजी बंदर, मॅलेट बंदर और न्यू फेरी व्हार्फ (फिश जेटी छोडकर) में और अलग से सूचित कुछ अन्य बंदरों में सम्हलाई किये पोतभार पर प्रति टन घाटशुल्क निम्न प्रकार वसूल किया जाएगा :

	वर्णन	दर (रुपये)		
		प्रभार का आधार	विदेशगामी	तटीय
(क).	जोखिमी माल	टन	39.98	23.99
(ख).	गैर जाखिमी माल – नमक छोडकर	टन	23.99	14.39
(ग).	नमक	टन	5.97	3.57
(घ).	पेट्रोलियम उत्पाद	टन	15.38	15.38
(ङ).	थर्मल कोयला	टन	39.98	39.98
(च).	थर्मल कोयला छोडकर बाकी कोयला	टन	39.98	23.99
(छ).	इस्पात	टन	39.98	23.99
(ज).	पशु, पक्षी, रेपटाइल्स आदि	प्रत्येक	22.97	13.78

टिप्पणी: (i). सूसान गोदी की फिश जेटियों और न्यू फेरी घाट पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

(ii). जोखिमपूर्ण कार्गो आईएमओ तथा एमबीपीटी श्रेणियों के अनुसार वर्गीकृत किया जाए।

6.3. विलंबशुल्क

(I). हे बंदर, हाजी बंदर, मॅलेट बंदर और न्यू फेरी व्हार्फ (फिश जेटी छोडकर) और अलग से सूचित कुछ अन्य बंदरों में सम्हलाई किये पोतभार पर विलंबशुल्क निम्न प्रकार लागू होगा.

वर्णन		प्रति दिन—या उसका हिस्सा—प्रति टन दर
		रु.
(क)	जोखिमी पोतभार	31.98
(ख)	गैर जाखिमी पोतभार	7.98
(ग)	कोयला	31.98
(घ)	पशु, पक्षी, रेपटाइल्स आदि	29.98

(II). अन्य बंदरों पर उतारे गये पोतभार पर कोई विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा. तथापि अन्य बंदरों पर उतारा गया पोतभार लैंडिंग के दिन ही या सीधी सुपुर्दगी द्वारा या तो आयातकर्ता के परिसर में स्थानांतरण द्वारा घाट से निकाला जाएगा. निर्यात माल शिपमेंट के दिन घाट पर रखने की अनुमति दी जाएगी..

टिप्पणियाँ :

- (1). अगर यह पाया गया की परेषिति, शिपर या उसका एजेंट घाट—प्रभार और अन्य देय कोई प्रभार का पहले भुगतान किये बिना न्यासियों के किसी बंदर में से पोतभार निकाल रहा है जहाज पर चढा रहा है, जो उसे बंदरों में प्रभारित दरमान में माल निकालने के लिये तय किये प्रभारों के दुगुने प्रभारों का भुगतान करना होगा.
- (2). घाटप्रभारों का निर्धारण इनव्हाइस और विनिर्देशों में – साथ ही साथ सीमाशुल्क विभाग दस्तावेज और आयात—निर्यात आवेदनों में दर्शाये माल के कुल वजन पर किया जाएगा.
- (3). उक्तनुसार गोदी दरमान के अंतर्गत प्रभार गोदी उपनियम क्र. 53 के प्रावधानों के अंतर्गत बंदरों में भंडारण किये और वहाँ ले जाये गये माल पर लागू नहीं होंगे.
- (4). न्यासी मंडल बंदरों में माल उतारने, जहाज पर चढाने या बंदरों से माल निकलवाने के लिये श्रमिक उपलब्ध नहीं कराता. बंदरों में पड़ा सारा माल परेषिति या शिपर्स की जिम्मेदारी है, और उनकी जोखिम पर वहाँ रखा जाता है.
- (5). कंटेनरों और कंटेनरों में भरे पोतभार पर प्रभारों का निर्धारण गोदियों में प्रभारित दरमानों के अनुसरण में किया जाएगा.
- (6). किसी भी आवेदन एवं बिल, या बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार रु0 123 (रुपये एकसौ तेईस मात्र) से कम नहीं होगा.
- (7). पोर्ट अगर उपभोक्ता द्वारा माँगे जाने पर पोतभार/कंटेनर की सुपुर्दगी करने की स्थिति में न हो, तो उस अवधि के लिये आयात और निर्यात—दोनों पोतभार/कंटेनर्स पर विलंबशुल्क लागू नहीं होंगे.

अध्याय VII**बंदरों में जहाज भंजन, जहाज निर्माण एवं मरम्मत के लिये प्रभार****7.1. जहाज— भंजन के लिये प्रभार :**

पोर्ट ट्रस्ट हार्ड पर भंजन किये जाने वाले जहाजों के संबंध में प्रभार जहाज के (हार्डपर) लगने की तिथि से निम्न प्रकार देय होंगे:-

क्र.	वर्णन	प्रति दिन प्रति एलडीटी दर
(1).	जहाज हार्डपर लगने की तिथि से भंजन का काम आरंभ होने के एक दिन पहले तक की अवधि के लिये.	रु 6.241
(2).	जहाज की विनियमित अवधि के लिये (विनियमित अवधि होगी प्रति 800 एलडीटी एक महीना)	रु 9.455
(3).	यदि जहाज का भंजन कार्य उक्त (2) में बतायी विनियमित अवधि के बाद जारी रहता है.	3000 एलडीटी तक के जहाजों के संबंध में एक महीने के लिये और 3000 एलडीटी से ऊपर जहाजों के संबंध में दो महीनों के लिये रु 18.911
(4).	उक्त (3) में बताई विस्तारित अवधि के आगे की अवधि के लिये	रु 37.82

टिप्पणियाँ :

- (1). उपरोक्त—उल्लिखित प्रभार जहाज के कुल एलडीटी पर अधिग्रहण की संपूर्ण अवधि के लिये वसूल किये जाएंगे.
- (2). विनियमन के किये महीने की गणना भंजनकार्य आरंभ होने की तिथि से महीना पूरा होने का पूर्व दिवस अर्थात् 10 अप्रैल से 9 मई.
- (3). विनियमन की प्रारंभिक अवधि प्रतिमाह 800 एलडीटी (या उसका हिस्सा) से तय की जाएगी, अर्थात्

900 एलडीटी तक के जहाज	-	1 महीना
901 — 1,800 एलडीटी	-	2 महीने
1,801 — 2,700 एलडीटी	-	3 महीने

 इसी प्रकार 900 के गुणक में आगे.

7.2. जहाज निर्माण और मरम्मत के लिए प्रभार :-

पोर्ट ट्रस्ट हार्ड में या वार्फ पर अन्यत्र कही बनवाए/निर्माण हो रहे या उचित व्यवस्था से सुसज्ज किए जाने वाले (फिटेड आऊट) जहाजों (बोट, टोनि, होडी, राफ्ट, पनटूनस, टैंक बार्जेस, डम्प बार्जेस और अन्य जलयान सहित) पर निर्माण/मरम्मत के लिए हार्ड में आने की तिथि से प्रति दिन प्रति जीआरटी रु 5.65 से प्रभार लगाये जायेंगे.

टिप्पणियाँ :

- (1). जहाज जब जहाज मालिक द्वारा इसके लिए किए गए आवेदन के अनुसरण में मुंपोट्र या उसके प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा अनुमोदित स्थान बंदर से लगकर अथवा उस से जितना संभव हो उतनी नजदीक के स्थान—में लगाया जायेगा तब से जहाज हार्ड पर है ऐसा माना जायेगा.
- (2). मुंपोट्र प्रभारों का भुगतान न करना “चूक/गलती” माना जायेगा और उस मामले में न्यासी मंडल जहाज या उसके न टूटे हिस्से को गिरफ्तार करने और मुंपोट्र परिसर में पड़ी जहाज की टूटी हुई सामग्री अपने कब्जे में लेने के अधिकार रखता है. महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 के प्रावधानों के अनुसार न्यासी मंडल इस प्रकार गिरफ्तार किये और कब्जे में लिये गये जहाज/उसके न टूटे हुए भाग का निपटारा करेगा. इसकी बिक्री प्राप्तियाँ प्रथमतः अपनायी गयी निपटारा पद्धतियों पर हुए खर्च और बिक्री के खर्च सहित मुंपोट्र के प्रभार वसूल करने के लिए उपयोग में लायी जायेगी. यदि बिक्री में घाटा हो तो जहाज भंजक से बाकी राशि वसूल की जायेगी और यदि बिक्री प्राप्ति राशि अधिक हो तो वह नियमानुसार जहाज — भंजक को दी जायेगी.
- (3). जहाज निर्माण के लिए प्रभार मर्कटाईल मरीन डिपार्टमेंट द्वारा (जहाज के) यथा प्रमाणित जीआरटी पर वसूल किए जायेंगे. इसके लिए जहाज का निर्माण कार्य पूरा होकर उसके जलावतरण से एक महीने के अंदर आवश्यक पंजीकरण प्रमाणपत्र मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को निरीक्षण के लिए प्रस्तुत किया जायेगा. जो जलयान किसी संवैधिक प्राधिकरण के पास पंजीकृत नहीं है उसके मामले में प्रभार संविदात्मक जीआरटी पर लगाये जायेंगे.
- (4). जहाज भंजन के लिए सभी प्रभार प्रथमतः 3 महीने की अवधि के लिए अग्रिम रूप से अदा करने होंगे. यदि काम 3 महीने में पूरा नहीं होता तो उसके पूरे होने तक हर महीने के लिए और प्रभार अग्रिम रूप से देय होंगे.
- (5). हार्ड से उतारे गये और उचित प्रकार सुसज्ज करने के लिए या अन्य किसी कारण से बंदर बेसिन में खड़े जहाज पर प्रति दिन प्रति जीआरटी तथा अपंजीकृत जलयान के मामले में प्रति डीडब्ल्यूटी रु 18.88 से अनुज्ञापत्र फीस प्रभारित होगी.

- (6). मुंपोट्र अथवा उसके प्राधिकृत व्यक्ति की पूर्वानुमति बिना पोर्ट ट्रस्ट हार्ड पर कोई भी जहाज निर्माण, असेंबल या फिटेड आऊट (मरम्मत) नहीं होगा। इसके लिए अनुमति यह कार्य करने की इच्छुक पार्टी जब जहाज के संविदात्मक डीडब्ल्यूटी पर निकाले गये 3 महीने के प्रभारों के बराबर की राशि जमा करेगी, उसके बाद ही दी जायेगी। जहाज का निर्माण कार्य पूरा होने पर और उक्त टिप्पणी (3) में यथा उल्लिखित प्रमाणपत्र प्रस्तुत किये जाने पर जमा की गयी यह राशि पार्टी को लौटायी जायेगी।
- (7). जहाज के निर्माण कार्य पर देय प्रभार जहाज के संविदात्मक डीडब्ल्यूटी पर आधारित होंगे और उनका भुगतान नियमित मासिक अंतराल से किया जायेगा। निर्माण पर देय सारे प्रभार जहाज बेसिन या हार्ड से निकाले जाने से पहले अदा किए जायेंगे।

अध्याय – VIII

कॅटेमरान, हॉवरक्राफ्ट, स्पीड बोट आदि चलाने के लिए देय प्रभार

8.1. यात्री फीस

- (i). भीड के समय में (पीक अवर्स में – सुबह 9.00 से 11.30 और शाम 5.00 से 8.00) सेवाओं के लिए प्रति यात्री रु0 9.47
- (ii). अन्य समय (नॉन पीक अवर्स) सेवा के लिए प्रति यात्री रु0 4.55/–
- (iii). प्रभारों का हिसाब गेट वे ऑफ इंडिया और मांडवा के बीच के मार्ग के संबंध में यात्रा क्षमता के 30: और अन्य सभी मार्गों के संबंध में यात्री क्षमता के 60: से किया जायेगा।
- (iv). प्रभारों की वसूली प्रति माह आधार पर तथा अग्रिम रूप से की जायेगी। उसके लिए आबंटित स्लॉट्स और जलयान की क्षमता को ध्यान में लिया जायेगा। (चाहे सेवाएँ चलायी जा रही हो या नहीं, और यात्रीयों की प्रत्यक्ष संख्या जो भी हो)

8.2. संबंधित दरमानों के अनुसार अनुज्ञापत्र फीस और पोर्ट देयों जैसे अन्य प्रभार.

टिप्पणियाँ :

- (1). ऑपरेटर को उपरोक्त अनुसार प्रभारों का भुगतान सिर्फ गेट वे ऑफ इंडिया और मांडवा के बीच चलाये जाने वाले कॅटेमरान और हॉवर क्राफ्ट के संबंध में 8 महीनों के लिये करना होगा। अन्य मार्गों के संबंध में दो जेटियों का उपयोग करते हुए कॅटेमरान, हॉवरक्राफ्ट स्पीड बोट आदि चलाने वाले ऑपरेटरों को बारिश के मौसम सहित पूरे वर्ष के लिए प्रभारों के भुगतान करना होगा।
- (2). सुरक्षा जमा राशि के रूप में 3 महीने के प्रभार वसूल किये जायेंगे।
- (3). अधिकतम देय किराये का मुंपोट्र या उसके द्वारा प्राधिकृत व्यक्ति का अनुमोदन होना आवश्यक है।
- (4). टिकटों की बिक्री के लिए सभी ऑपरेटर एक संयुक्त बूथ का उपयोग करेंगे।
- (5). मुंपोट्र हार्बर के जरिये हॉवर क्राफ्ट/कॅटेमरान चलाने का मार्ग मुंपोट्र या उसके प्राधिकृत व्यक्ति की सलाहानुसार होगा।
- (6). यदि पार्टियाँ शर्तों और निबंधनों अथवा मुंपोट्र या उसके प्राधिकृत व्यक्ति के किसी निदेश का उल्लंघन करें तो यह व्यवस्था तात्काल समाप्त की जायेगी।
- (7). ऑपरेटर हर जहाज के लिए मुंबई पोर्ट यात्री बोट नियम 1962 के प्रावधानों के तहत अनुज्ञापत्र प्राप्त करेगा और कथित नियमों के सभी प्रावधानों का पालन करेगा।
- (8). टायडल ऑब्जरवेटरी के कार्य के संबंध में (ज्वार-टि के उचित निरीक्षण आदि के काम के संबंध में) ऑपरेटर निम्न का भी पालन करेंगे :
 - (i). हॉवर क्राफ्ट के प्रचालन से पानी में उठे किसी एअर कुशन के कारण ज्वार भाटे की अभिलेखित होने वाली उँचाई पर असर हो सकता है। यदि ऐसा असर देखा जाता है तो पार्टी भारतीय सर्वेक्षण के महानिदेशक द्वारा सुझाये गये निवारक उपाय स्वयं अपने खर्च से करेगी।
 - (ii). ऑपरेटरों को अत्यधिक सावधानी बरतते हुए यह सुनिश्चित करना होगा कि समुद्र जल में कोई बाहरी सामग्री/कूड़ा कचरा नहीं फेंका जाता जिससे कि पानी की उँचाई घट सकती है।
 - (iii). पानी में तेल, गॅसोलीन नहीं फेंका जाना चाहिए जिससे कि पानी की सघनता/खारापन बदल सके।
- (9). कॅटेमरान/हॉवर क्राफ्ट चलाने से किसी प्रकार का कोई प्रदूषण नहीं होना चाहिए। प्रदूषण न हो ऐसी सुनिश्चिती नहीं की जाती तो न केवल प्रदूषक घटक हटाने/उन्हें बेअसर कराने के लिए हुआ खर्च वसूल किया जायेगा बल्कि साथ-साथ दण्डात्मक कार्रवाई भी की जायेगी।

अध्याय – IX

विविध प्रभार

9.1.क. दूरध्वनि प्रभार

जहाज के उपयोग के लिये दिये गये टेलिफोन के लिये कोई प्रभार नहीं लगाये जाएंगे।

9.1.ख. श्रमिक प्रभार

जिस माल की सम्वलई के खर्च इस दरमान में अन्यत्र निर्दिष्ट नहीं है, उस माल पर श्रमिक प्रभार देय होंगे।	रु 32 प्रति टन
--	----------------

9.1.ग. आवेदन एवं बिल की प्रति

रु 100 प्रति कॉपी

9.1.घ. पोर्ट द्वारा ताजे जल की आपूर्ति के प्रभार

गोदियों में तथा जवाहर द्वीप और पीरपाव में घाट लगाये जहाजों को ताजा जल की आपूर्ति के प्रभार 1000 लिटर के लिये रु 240/- से लागू होंगे।

9.1.ङ. अनुज्ञापत्रधारक एजेंसियों द्वारा जल आपूर्ति

मुंपोट्र सुविधाओं के उपयोग के लिये लाइसेंस एजेंसियों द्वारा जल आपूर्ति के प्रभार प्रति 1000 लिटर रु 14.39/- से लागू होंगे।

9.2.च. पत्तन द्वारा संस्थापित धर्मकांटों के प्रयोग के लिए प्रभार

रु 74/- प्रति वाहन

9.2.क. गोदियों में चलाये जाने के लिये मोटर लॉरी, मोबाइल क्रेन आदि को परमिट (गोदियों की उपविधि सं. 130 द्वारा)

	प्रभार
1.मोटर लॉरी एवं स्थानीय चासीस	
(i). नये परमिट और हर तिमाही के लिये नवीनीकरण	प्रत्येकी 128/- रु.
(ii). प्रतिलिपियाँ	प्रत्येकी 96/- रु.
(iii). नये परमिट एवं जारी होने के दिन के लिये वैध नवीनीकरण	प्रत्येकी 32/- रु.
2.मोबाइल क्रेन एवं पोर्क लिफ्ट	
(i). नये परमिट और हर तिमाही के लिये नवीनीकरण	प्रत्येकी 640/- रु.
(ii). प्रतिलिपि	प्रत्येकी 96/- रु.
3.कंटेनर सम्वलई उपकरण	
(i). नये परमिट और हर तिमाही के लिये नवीनीकरण	प्रत्येकी 1599/- रु.
(ii). प्रतिलिपि	प्रत्येकी 160/- रु.

9.2.ख. गोदी उपनियम क्र. 60ए के तहत गोदियों से निकाले गये कंटेनर, लोहा एवं इस्पात तथा अन्य पोतभार के परेषिती, मालिक और आयातकर्ताओं को (माल के) ऐसे हर रिमूवल के लिये प्रभार देने होंगे। इस इसकी दर मंडल द्वारा समय-समय पर मंजूर तथा कम से कम दो स्थानीय समाचार पत्रों में सूचित अनुसार होगी। ये दरें मंडल द्वारा उनकी मंजूरी की तिथि से लागू होंगी।

9.2.ग. गोदी प्रवेश अनुज्ञापत्र प्रभार

(क) दैनिक डीईपी	= रु 10/- प्रति व्यक्ति प्रतिदिन
(ख) अस्थायी डीईपी (2 से 7 दिन)	= रु 10/- प्रति व्यक्ति प्रतिदिन
(ग) मासिक डीईपी (एमडीईपी)	= रु 250/- प्रति व्यक्ति प्रतिदिन
(घ) डुप्लीकेट एमडीईपी	= रु 350/- प्रति व्यक्ति प्रतिदिन
	(रु 100/- के दंडात्मक प्रभारों सहित)
(ङ) वार्षिक डीईपी (स्मार्ट कार्ड)	= रु 1000/- प्रति व्यक्ति
(च) डुप्लीकेट स्मार्ट कार्ड	= रु 1200/- प्रति व्यक्ति (रु 200/- के दंडात्मक प्रभारों सहित)
(छ) ड्राईवर/क्लिनर परमिट	= रु 60/- प्रति पुस्तिका प्रतिमाह
(ज) डुप्लीकेट ड्राईवर/क्लिनर परमिट	= रु 60/- प्रति पुस्तिका

(झ) हॉकर परमिट	=	रु 250/- वार्षिक
(ञ) एलएमवी परमिट	=	रु 100/- प्रति एलएमवी वार्षिक
(ट) डुप्लीकेट एलएमवी परमिट	=	रु 150/- प्रति एलएमवी परमिट
(ठ) दैनिक लॉरी परमिट	=	रु 50/- प्रति वाहन
(ड) शैक्षणिक टूअर के लिए ग्रुप पास		
विद्यार्थी	=	रु 20/- प्रतिदिन
संकाय/अनुदेशक	=	रु 150/- प्रतिदिन

टिप्पणी:-

निम्नलिखित पत्तन उपयोक्ताओं/अधिकारियों को डीईपी प्रभारों की वसूली से छूट प्राप्त होगी:

- (i). येलो गेट पुलिस स्टेशन अधिकारी
- (ii). सी पोर्ट इमिग्रेशन क्लियरेंस अधिकारी
- (iii). न्यायालय के न्यायाधीश, न्यायिक मजिस्ट्रेट
- (iv). एमबीपीटी संविदाकारों के अधिकारी/कर्मचारी
- (v). आईसीटीपीएल अधिकारी
- (vi). कॉर्पोरेटिव कैंटीनों के स्टॉफ और आपूर्तिकर्ता
- (vii). सरकारी अधिकारी, आगंतुक वीआईपी, विशिष्ट अतिथि और अन्य श्रेणियां जिन्हें एमबीपीटी द्वारा अनुमति दी जाए।”

9.2.घ. परमिट सेक्शन की सेवाएं प्राप्त करने वाले पत्तन उपयोक्ताओं से पंजीकरण/नवीकरण शुल्क निम्नवत् है:-

- (क). पंजीकरण शुल्क - रु 10,000/-
- (ख). पंजीकरण का नवीकरण - रु 5,000/-

9.3.क. विजिटर्स द्वारा यात्री घाटों पर देय प्रभार

यात्रियों के आगमन प्रस्थान के दिन गोदियों में यात्री घाट पर बोनाफाइड विजिटर के लिये	रु 80 प्रति व्यक्ति
---	---------------------

9.3.ख. जहाज में चढ़ने और उतरने के प्रभार

क्रूज जहाज से गोदियों में आगमन-प्रस्थान प्रभार जहाज पर चढ़ने के लिये रु 240/- तथा उतरने के लिये रु 240/- होंगे।

9.4. पीर पाव से सिवरी '0' पॉइंट/हार्बर, इंदिरा गोदी/नेवल डॉक यार्ड तक के पाइपलाइनों के इस्तेमाल के प्रभार

पाइपलाइनों का वर्णन	प्रभार प्रति 30 मिनट या उसका हिस्सा (रु. में)
एसकेओ	4299/-
एचएसडी	4299/-
बंकर/ब्लेक ऑयल लाइन	4299/-
प्लशिंग लाइन	2150/-
सुविधा उपयोग (जब मेनलाइन का उपयोग न किया जा रहा हो, तब मैनफोल्ड जैसी सुविधा का इस्तेमाल)	860/-

टिप्पणियाँ :

- (i). पोर्ट द्वारा प्रचालन के लिये तैयार होने की सूचना दी जाने के बाद (सेवाओं आदि की) माँग (रिक्वजिशन) रद्द की जाती है, तो प्रचालन हुआ, ऐसा माना जाएगा, और तैयार होने के समय से प्रचालन रोकने तक की अवधि के लिये यथा देय प्रभार लगाए जाएंगे।

- (ii). लाइन/सुविधा के मॉगकर्ता के नाम बिल बनाया जाएगा।
- (iii). फलशिंग प्रचालनों में लगे समय को प्रचालन नहीं माना जाएगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 15th January 2015

No. TAMP/23/2013-MBPT.— In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust s Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the revised Scale of Rates disposing of the proposal of the Mumbai Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/23/2013-MBPT

Mumbai Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 2nd day of January 2015)

This case relates to the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The MBPT has filed a proposal for general revision of its Scale of Rates. The said proposal was taken on consultation with the concerned users/ user organisations. The comments furnished by the users/ user organisations were forwarded to the MBPT as feedback information. The MBPT has responded to the comments of the users/ user organisations. The proposal of the MBPT was internally scrutinized in the office. The additional information/ clarifications were sought from the MBPT. The MBPT has responded to the additional information/ clarifications sought by this Authority. While responding to our queries, the MBPT has furnished the revised cost statements, considering actuals of 2013-14. A joint hearing in this case was held on 11 August 2014 at the Office of this Authority at Mumbai. At the joint hearing, the MBPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

3. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, this Authority has passed a speaking Order disposing of the proposal filed by the MBPT for general revision of its Scale of Rates. Considering deficit position depicted by the cost statements for a period of 2 years and 2 months i.e. from 01 February 2015 to 31 March 2017, this Authority has accorded approval for an increase of 23% in all the charges except Vessel related charges and Licence fee and Warehousing charges.

4. The Order passed by this Authority is in the process of notification in the Gazette of India which is likely to take some more time for notification. Since the tariff increase granted is based on the financial/ cost position of the

MBPT for a period of 2 years and 2 months i.e. from 01 February 2015 to 31 March 2017, this Authority desires that the revised Scale of Rates may be notified without waiting for notification of the Order. Therefore, this Authority notifies the revised Scale of Rates of the MBPT immediately which is attached as **Annex**. The revised Scale of Rates will come into force after expiry of 30 days from the date of notification. The Order passed by this Authority will be notified separately and communicated to the MBPT and the relevant users/ user organisations in due course of time.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT- III/4/Exty./104/265/2014]

Annex

MUMBAI PORT TRUST

SCALE OF RATES

CHAPTER - I

1.1. Definitions

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). “Ballast” - Heavy material placed in the holds of a ship or more often in the ballast tanks, positioned in the compartments right at the bottom and in rare cases on the sides for stabilization and make ship seaworthy in all respects. This may consist of liquid material commonly water.
- (ii). “Barge”- Barge is flat bottomed vessel whether self propelled or not.
- (iii). ‘Coastal Vessel’ shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the competent authority.
- (iv). “Cold Move” shall mean the movement of the vessels without the power of the engine of the vessel.
- (v). “Crew boat” shall mean a boat of any type mainly used for transportation of crew members of any vessel or ship.
- (vi). “Cruise Vessel” shall mean any vessel carrying passengers for an ocean trip taken for pleasure calling at ports and other than pleasure yachts.
- (vii). “Day” means a calendar day i.e. the period from the midnight of a day to the midnight of the following day.
- (viii). **“Demurrage” shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.**
- (ix). ‘Foreign-going Vessel’ shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (x). “Free period” shall mean the period during which cargo/container shall be allowed storage free of demurrage charges and this period shall exclude Sunday(s), customs holidays and Port’s non-working days.
- (xi). “Full Container Load” (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel’s manifest.
- (xii). ‘GRT’ means Gross Registered Tonnage of vessel as per the Ship’s Registry or the International Tonnage Certificate issued by the competent authorities or a declaration from Defence Authorities in respect of war ships/ Naval ships.
- (xiii). “Hazardous Container” shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xiv). “Less than a Container Load” (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel’s manifest.
- (xv). “Month” shall mean 30 consecutive calendar days including holidays.
- (xvi). “Offshore supply vessel” - Offshore supply vessel is a vessel of any type mainly used for transportation of men, material and stores required for any offshore installation.
- (xvii). “Over dimensional container” shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xviii). ‘Pleasure Yacht’ means a ship howsoever propelled which is exclusively used for pleasure cruises and does not carry any passengers on a commercial basis.
- (xix). “Reefer Container” shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xx). Sailing vessels shall mean the vessels propelled solely by wind power and includes vessels fitted with mechanical means of propulsion.
- (xxi). “Shut out Container” shall mean a container, which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xxii). “Shut out Cargo” shall mean any cargo brought into the port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the port premises.

- (xxiii). "Telegraph Vessel" (cable ship) means a vessel equipped with machinery and gears for lifting, examining and laying sub-marine cables for overseas communications.
- (xxiv). "Transshipment cargo" shall mean any cargo not originally manifested for the port of Mumbai, but landed at Mumbai and subsequently reshipped to other ports / removed to other Ports by same or any other vessel. Transshipment of cargo is applicable to import oriented cycle only and not for export oriented cycle.
- (xxv). "Tran-shipment Container" shall mean any container which is discharged from one vessel, stored in the yard and tran-shipped through same or another vessel.
- (xxvi). "Vessel" includes any thing made for the conveyance mainly by water of human being or of goods and a caisson.
- (xxvii). Vessel Completion Date (VCD)
 - (a). For vessel in the Docks - the date on which import operations of the vessel are fully completed.
 - (b). For vessels in the midstream - the date following two days after the date of completion of discharging of mother vessel in stream or date of discharge of last barge at berth, whichever is earlier.
- (xxviii). "Wharfage" shall mean the basic due recoverable on all cargo/container imported or exported or transhipped or passing through the port, whether porteraged by the port or not.

1.2. General Terms and Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
 - (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
 - (c). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments and Port shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 16.75% per annum.
 - (b). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
 - (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
- (vi).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The port may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

- (b). The port may, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The port should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii) (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the MBPT can submit a suitable proposal to the TAMP.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (viii). The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees one hundred (₹100/-) only.
- (ix). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xi). No refund shall be made unless the amount refundable is ₹100/- or more. Similarly, short collection upto ₹100/- will not be demanded by the port.
- (xii) (a). The vessel related charges for coastal ships will be 60% of the charges levied for other vessels.
- (b). The cargo/container related charges for coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil iron ore and iron ore pellets will be 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates shall be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession shall be on all the relevant charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). Cargo / container from foreign port landing at Mumbai Port for subsequent transshipment to an Indian Port for Coastal Voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (f). The charges for coastal cargo/containers/vessels will be denominated and collected in Indian Rupees.
- (xiii). Vessel related charges for cruise vessels will be 60% of the relevant applicable charges leviable on for other vessels.

CHAPTER – II

VESSEL RELATED CHARGES

Docks are classified as (a) Indira Dock including the Ballard Pier, Ballard Pier Extension and Harbour Wall berths, (b) Prince's & Victoria Docks, (c) Naval Docks, (d) Mazgaon Dock, Kassara Basin, (e) Bunders and Darukhana and (f) Jetties at Jawahar Dweep and Pir Pau.

2.1. Composite Pilotage and Towage Charges

(A) Cargo Vessels

Sr. No.	Size of the vessel	*Docks	@ Stream	*Jawahar Dweep / Pir Pau	Shifting Charges
		(Rate per GRT)			

1.	<u>0-30,000 GRT</u> a. Foreign going (in US \$) b. Coastal (in ₹)	0.4263 11.6601	0.0771 2.1080	0.7686 21.0281	0.1059 2.9290
2.	<u>30,001 - 60,000 GRT</u> a. Foreign going (in US \$) b. Coastal (in ₹)	US \$ 12789 for 1 st 30,000 GRT + US \$ 0.3410 for every additional GRT ₹349803 for 1 st 30,000 GRT + ₹9.328 for every additional GRT	US \$ 2313 for 1 st 30,000 GRT + US \$ 0.0616 for every additional GRT ₹63,240 for 1 st 30,000 GRT + ₹1.686 for every additional GRT	US \$ 23,058 for 1 st 30,000 GRT + US \$ 0.6149 for every additional GRT ₹6,30,840 for 1 st 30,000 GRT + ₹16.821 for every additional GRT	US \$ 3177 for 1 st 30,000 GRT + US \$ 0.0847 for every additional GRT ₹87,870 for 1 st 30,000 GRT + ₹ 2.342 for every additional GRT
3.	<u>Above 60,000 GRT</u> a. Foreign going (in US \$) b. Coastal (in ₹)	US \$ 23,019 for 1 st 60,000 GRT + US \$ 0.2984 for every additional GRT ₹6,29,640 for 1 st 60,000 GRT + ₹8.162 for every additional GRT	US \$ 4161 for 1 st 60,000 GRT + US \$ 0.0539 for every additional GRT ₹1,13,820 for 1 st 60,000 GRT + ₹1.475 for every additional GRT	US \$ 41505 for 1 st 60,000 GRT + US \$ 0.5380 for every additional GRT ₹11,35,470 for 1 st 60,000 GRT + ₹14.719 for every additional GRT	US \$ 5718 for 1 st 60,000 GRT + US \$ 0.0740 for every additional GRT ₹1,58,130 for 1 st 60,000 GRT + ₹2.049 for every additional GRT

* Includes vessels docking either directly from sea or from stream.

@ Includes vessels coming from sea to stream and back to sea without tugs.

(B) Miscellaneous Vessels

	Rate per GRT	
	Foreign (In US \$)	Coastal (In ₹)
Off Shore Supply Vessels, Survey vessels and specific support vessels, floating cranes, rig vessels, dredgers, vessels under construction, telegraph vessels.	0.3553	9.7121
Tugs boats, Passenger boats, Fishing trawlers, Self propelled Barges, dumb barges, lash barges, pleasure yacht, country crafts, crew boats, etc.	0.1496	4.0871

Rates above are without tug assistance. If any tug assistance is required the rates as per Section 2.1(A) above will be applicable.

Notes:

- (1). Above rates are for one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for port convenience.
- (2). For every Shifting at the request of the vessels the shifting charges as specified in Section 2.1 (A) above are leviable.
- (3). Charges for movement without the power of the engine of the vessel shall be levied at twice the rates applicable.
- (4). In the event of a vessel in distress or is not able to move on its own propulsion or could move additional tug hire charges will be levied.

- (5). Supply vessels/ tugs/ barges going beyond Mumbai Port Trust revised port limits/ MPL (Nhava Sheva Cross line) shall be treated as leaving Mumbai Port and going to sea and next arrival of the vessel shall be treated as fresh voyage.
- (6). Any vessel/ tugs/ barges working as supply vessels shall be treated as supply vessels for levy of charges.
- (7). Vessels traversing from Sea to other Ports situated within port limits through MBPT waters shall be treated as Sea/ Mumbai Port Trust revised port limits to stream as arrival and from Stream to inner Port MBPT cross line as departure and fresh arrival from the same route will be treated as fresh voyage for purpose of levy of MBPT charges.
- (8). Pilotage cum towage shall be charged 50% of the prescribed rates for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg (i.e.) either Foreign going or Coastal.

2.2. Charges on vessels/ Barges/ boats for arranging alongside other vessel for working of cargo in mid-stream and Port Lighterage Anchorage Area (Double Banking)

Sl. No.	Nature of Movements	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going Vessel (in US \$)
(a).	Double Banking with tug assistance	7.902	0.2890
(b).	Double Banking without tug assistance	5.579	0.2039
(c).	Lighterage dues on Mother Vessels discharging / receiving cargo - On foreign-going vessels and coastal vessels lighterage dues respectively at the rate of US \$ 0.0057 and ₹0.156 per GRT for a period of one hour or part thereof shall be levied from the time it is anchored / occupies the place in stream and Port Lighterage Anchorage Area for working cargo. Anchorage charges shall be levied during the period vessel is not working cargo. The lighterage dues shall not be levied on the vessels engaged in mid-stream discharge at Port Lighterage Anchorage Area Port Limit for (I) vessel which discharges part cargo for reducing the draft of the vessel for calling at the Docks / Pier of MBPT and if subsequently calls at Docks or Piers of Mumbai Port, (2) vessels which discharge entire cargo into barges for subsequent discharge at Docks / Bunders of Mumbai Port and sail out from stream / Port Lighterage Anchorage Area and the discharged cargo is subsequently brought at Docks / Bunders and (3) mother vessels which receive cargo brought by the barges loaded from the MBPT Docks/ Bunders.		

2.3. Lighterage dues at the rate of ₹7.40 per tonne shall be levied on the cargo, unloaded from or loaded into, the vessels anchored within the Port approaches and the cargo is transported through Mumbai Port Waters. Provided, however, that Lighterage dues shall not be levied on the cargo destined to or from the Port of Mumbai’.

General Notes to Sections 2.1 & 2.2 above

- (1) Shifting of vessels for Port convenience is defined to mean the following:
 - i) If a working cargo vessel is required to be shifted to another berth so as to enable berthing or sailing of another vessel at the same berth or any other berth in the Dock in view of restriction of LOA, beam, draft, etc., such shiftings shall be considered as shifting for Port convenience.
 - ii) If a working cargo vessel is required to be shifted from one berth to another berth due to non-availability of storage space of import or export cargo requiring covered accommodation, such shifting shall be considered as shifting for Port convenience.
 - iii) Whenever a vessel is required to be shifted from the cargo berth to the gantry berth for the convenience of container loading/ unloading, such shifting will be treated as shifting for Port convenience provided the agents of the vessel have made specific request to that effect in their berthing application.
 - iv) Whenever a vessel is required to be shifted from one berth to another berth via stream so as to accommodate another vessel or the same vessel in view of the restriction of LOA, beam, draft, etc., such shiftings shall be treated for Port convenience.

- v) Whenever an export loading vessel is required to be shifted from Harbour Wall berths to BPX/BPS berths due to restriction of LOA, beam and draft via stream, such shiftings shall be treated for Port convenience.
 - vi) Whenever an import discharging vessel is required to be shifted from BPX/BPS to Harbour Wall berths due to restrictions of LOA, beam and draft via stream so as to accommodate another vessel at BPX/BPS, such shiftings shall be treated for Port convenience.
 - vii) Whenever irrespective of loading/discharging, if the vessels are required to reposition either from Harbour Wall berths to BPX/BPS berth and vice versa, and if such shiftings are required to be done due to restrictions of LOA, beam and draft, the same shall be treated for port convenience.
 - viii) Whenever a vessel is shifted either from Harbour wall berths or BPX/BPS berths to stream so as to accommodate another ousting priority vessel, such shifting shall be treated for Port convenience.
 - ix) Whenever vessels are required to be shifted from deep draft anchorage to lesser draft anchorage in order to accommodate vessel of higher draft, such shifting shall be treated for Port convenience.
- (2). For piloting a tug in tow of another barge or barges, charges at the above rates shall be levied on the aggregate Gross Registered Tonnage of the tug and the barge or barges in tow.
- (3). Vessels which come within the definition of – ‘Coastal Vessels’ and for which regular berths have been provided at the Dock Harbour Wall shall not be charged all inclusive rate when such vessels are piloted direct from their berths to the open sea or vice versa, by their licensed Masters. In all other cases the usual all inclusive rates shall be charged on such vessels.
- (4). For intercepting a vessel outside the Pilot Station but within the Port’s limit at the request of the Masters/Owners or Agents of the vessels, a composite charge of ₹4145/- in case of coastal vessel US \$ 151.50 in case of foreign-going vessels will be levied.

2.4. Charges for attendance, cancellation and detention for a harbour tug

Sl. No.		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going Vessel (in US \$)
(a).	Attendance by Tug for a vessel on fire for every hour or part thereof per tug	6690.967	244.5530
(b).	Detention charges for every half an hour or part thereof per tug for cancellation of a tug after it is ordered to tow a vessel and goes alongside [period to be computed from the time the tug leaves its station to the time it returns thereto] or charges for detention of a tug by reasons of a vessel not being ready or any other cause after it has gone alongside a vessel, when the tug is not cancelled	4861.499	177.6868
(c).	Attendance of a tug on a vessel at Jawahar Dweep / Pir Pau for every 24 hours or part thereof per tug	60803.767	2222.3601

Notes:

(1). Charges for attendance by a tug for a vessel on fire will be payable only if the vessel on fire requisitions services of an additional tug.

(2). The charges for attendance of a tug on a vessel at Jawahar Dweep / Pir Pau shall become payable only if the vessel requisitions services of an additional tug.

2.5. Attendance and Detention Fees for Master Pilots and Pilots –

(a). When a Master Pilot/Pilot is required to attend a vessel beyond the limits of the Port, in circumstances of unavoidable necessity, a separate fee of ₹6150 / US \$ 235.52 shall be charged in respect of coastal / foreign-going vessels for every six hours or part thereof from the time the vessel goes beyond the limits of the Port till the time the Pilot returns to Mumbai. Further, the boarding and loading and traveling expenses to which the master pilot or pilot is entitled shall be recoverable from the Masters / Owners or Agents of the vessel at actuals.

- (b). Attendance and Detention fees for pilot in case of cancellation of movement of the vessel inside the Port limits:

	Coastal Vessel	Foreign-going vessel
When the movement of the vessel is cancelled after the boarding of the pilot on the vessel due to ship's fault and if the vessel does not move from its anchoring/berthing point.	₹ 6150/- per act	US \$ 235.52 per act

2.6. Charges for Fire Float Vessels, Anchor Hov Salvage Vessel, Water Boat and any other suitably equipped craft except a Tug within Port limits:

Sl. No.	Job Description	Charges per hour or part thereof	
		Coastal vessel (₹)	Foreign-going Vessel (US \$)
(a).	For examining, lifting, laying or re-laying moorings or buoys or recovering anchors or cables or any miscellaneous work	2558.67	93.5194
(b).	For attending a vessel on fire or otherwise, in Stream or at Jawahar Dweep and Pir Pau by		
	(i). Fire Float Vessel	614.08	22.4445
	(ii). Any other craft	As may be fixed from time to time by the Chairman	
(c).	For Salvage Services	3044.83	111.2879

Note: Charges for attendance by Fire Float vessel or any other craft for a vessel on fire will be payable only if the vessel on fire requisitions services of additional Fire Float or any other craft.

2.7. Charges for hire of Launches and Tank Barges

Sl. No.		Rate per hour or part thereof	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
(a).	Launches	383.80	14.0279
(b).	Tank Barges for discharge of ballast water containing oil in terms of Clause 53 of Mumbai Port Rules	45.83	1.6755

CONDITIONS:

- (1). Requisition in writing for Tank Barge must be submitted not less than 12 hours before the time at which the Tank Barge is required.
- (2). All oil contained in the ballast water will become the absolute property of the Mumbai Port Trust.
- (3). Hire charges for one day will be levied, if the barge is requisitioned and not utilized.

2.8. MBPT Fire Service Stand By Charges

Sl. No.		For first 8-hours or part thereof	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going Vessel (in US \$)
(a).	For hire of Trailer Pump and/or Ballast Pump	1228.15	44.888
(b).	For attendance of staff-		
	Fire Officer or Section Leader-in-charge	614.10	22.445
	Motor Driver/Pump Operator each	486.15	17.769
	Sub-Section Leader each	486.15	17.769
	Fireman each	383.80	14.028

Notes:

- (1). 12.5 per cent of the above charges will be levied for each subsequent hour or part thereof.
- (2). The chargeable period will be counted from the time of placement of equipment and personnel till the time the withdrawal of equipment and personnel in case of container operation.
- (3). In case of more than one operation in a calendar day the charge will be levied considering all the operations on continual basis taking into account total number of actual working hours in each operation.
- (4). However if the commencement of the second operation starts in next calendar day, it will be considered as fresh operation for the purpose of charging.
- (5). These charges are payable only when the services are requisitioned by the user.

2.9. Diver's Fees:**For work within Port Limits on any day**

Particulars	Fees	
	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going Vessel (in US \$)
Charges for a shift of four hours or part thereof of a normal diving team inclusive of hire charges of diving equipment.	12179.43	445.152

Notes:

- (1). The diving period for the purpose of billing shall be calculated from the time the team leaves the base in Indira Dock / P&V Docks till it returns to the base.
- (2). Normal diving team consists of:

<u>Category</u>	<u>No. of employees</u>
(i). Jr. Foreman Diver	1
(ii). Asstt. Foreman Diver/Diver Gr.I	2
(iii). Sarang	1
(iv). Tindal	1
(v). Linesman	2
(vi). Lascar	12
- (3). If an extra Diver is employed an additional charge of ₹486.15 / US \$ 17.769 per employee for a shift of four hours or part thereof shall be charged for coastal / foreign-going vessels, respectively.
- (4). Equipment used for normal diving operation

(i). Diving boat	1 No.
(ii). Diving dresses	2 Nos.
(iii). Diving helmets	2 Nos.
(iv). Diving Pumps	2 Nos.
(v). Air Hose	300 R. Ft.
- (5). For deployment of additional employee plant and gear, additional charges will be recovered. Towing and crane charges shall also be charged separately.

2.10. Salvage Fees on articles salvaged within the limits of Port:

- (a). Where no risk of life is involved in salvaging, a charge of 15 per cent on the value of the articles in addition to the actual cost of salvage of articles shall be payable.
- (b). Where risk of life is involved a charge of 30 per cent on the value of articles in addition to the actual cost of salvage of the articles shall be payable.
- (c). Customs Duty and Municipal Octroi must be paid by the owners or purchasers of salvaged articles.

2.11. Examination and Licence Fees

- I. Examination and Licence Fees for Special Pilots / Licenced Master of Coastal Vessels, Barges, tugs etc.

Sl. No.	Particulars	Fees (in ₹)
(1).	Examination Fee	187.10
(2).	Licence Fee / Renewal Fee / Issue of Duplicate Licence	37.45

- II. Licence Fees for water conveyance for harbour crafts

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per month (in ₹)
(1).	Catamarans, Hovercraft and Speed-Boats	39.85
(2).	Boats, Craft, Barges, Tugs and launches plying from the Ballard Pier Jetty	33.20
(3).	Barges and Tugs engaged in loading/discharging of cargo in mid-stream and / or plying beyond the limits of Port of Mumbai for conveyance of cargo	39.85
(4).	Boats, Barges, Launches, Tugs and Craft (except Fishing Trawlers/Boats) other than those mentioned above	33.20

Notes:

- (1). These charges will be recoverable from the vessels / ships / barges maneuvering piloted with their licensed Master (Pass pilots) but will not be recoverable from craft or launches belonging to Customs, Indian Navy, Coast Guard, Central or any provincial Government and Surveyors.
- (2). Licence fee for water conveyance shall not be levied separately on vessels which are registered under the bunders and paying licence fee under Section 6.1 at Chapter-VI – Charges leviable at Bunders.

- III. Miscellaneous charges towards licence fees.

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate (₹)
(1).	Penalty for delayed renewal		
	(a). Beyond 30 days and upto 60 days	Per license	500/-
	(b). Beyond 60 days to 120 days	Per license	1,000/-
	(c). Beyond 120 days	Per license	1,500/-
(2).	Permission for harbour cruise party	Per cruise.	1000/-

2.12. Hire charges for harbour tugs and dock tugs leviable for miscellaneous jobs.

Sl. No.	Category of Tugs	Hire rate for per hour or part thereof (inclusive of operational cost)	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going Vessel (in US \$)
(a).	Harbour Tugs upto 22 BP	6076.95	222.1134
(b).	Harbour Tugs from 23 BP to 32 BP	12153.50	444.2022
(c).	Harbour Tugs from 33 BP to 45 BP	18230.25	666.3062
(d).	Conventional Dock Tugs	1158.70	42.3504
(e).	AM & VS Dock Tugs	1512.45	55.2800

2.13. Charges for carrying out Bollard Pull Test

	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
Charges for carrying out Bollard Pull Test	10812.60	395.20

Note:

Applicable charges specified in Section 2.1(A) and Section 2.1 (B) for the movement of vessels will be levied separately.

2.14. Charges for Garbage Reception facility

Charges for garbage reception facility during vessel's stay at Jawahar Dweep & Pir Pau	₹1245.38 per day or part thereof
--	----------------------------------

2.15 Schedule of Anchorage Fees

- (A) If any vessel or self propelled barge except Lash Barge or Dumb Barge remains at any anchorage points shown in column No. 2 of the table below, anchorage fees shall be levied as per column 3 ibid.

Sr. No.	Anchorage Point	Rates per GRT per hour or part thereof		
		Period of stay	Coastal/Inland Vessel (in ₹)	Foreign going vessel
1	2	3		
(a)	A,B,C,D,E,F,G, TA1,TA2, New explosive Karanja.	From 1 st day upto 30 th day	0.5534 paisa	0.0544 US Cent
		Beyond 30 th day	1.1069 Paisa	0.1102 US Cent
(b)	H,I,J,K,V,W,X,Y,Z,	From 1 st day onwards	0.5534 Paisa	0.0544 US Cent
(c)	L, M, (N1, N2, N3 at New Pir Pau), N1 (Buoy), N2 (Buoy), North N3, O, P, Q, R L/F 2 OFF DARUKHANA OFF COAL BUNDER OFF HAY BUNDER OFF KASARA BASIN OFF FERRY WHARF OFF MAZGAO AND P&V CHANNEL	From 1 st day upto 30 th day	0.2766 Paisa	0.0266 US Cent
		Beyond 30 th day	0.5534 Paisa	0.0544 US Cent
(d)	Port Lighterage Anchorage Area	From 1 st day upto 30 th day	0.4150 Paisa	0.0405 US Cent
		Beyond 30 th day	0.8301 Paisa	0.0823 US Cent

Note: Port Lighterage Anchorage area encompasses the following co-ordinates:

Point A – Latitude	18°57' N	Longitude	72°41'E
Point B – Latitude	18°55'N	Longitude	72°41'E
Point C – Latitude	18°55'N	Longitude	72°43.5'E
Point D – Latitude	18°57'N	Longitude	72°43.5'E

- (B). If any Lash Barge or Dumb Barge remains at any of the anchorage points mentioned in column No.1 of table below, anchorage fees shall be levied as per column No.2 ibid.

Anchorage Point	Rates per GRT per hour or part thereof		
	Period of stay	Coastal/Inland Vessel (in ₹)	Foreign going vessel
1	2		
OFF DARUKHANA OFF COAL BUNDER OFF HAY BUNDER OFF KASARA BASIN OFF FERRY WHARF OFF MAZAGAO AND P&V CHANNEL	From 1st day upto 60 th day	0.1106 Paisa	0.0138 US Cent
	Beyond 60 th day	0.2213 Paisa	0.0275 US Cent

- (C). Every Vessel, Boat, Barge and craft irrespective of the size or the GRT, engaged in Lighterage operations in midstream and in Port Lighterage Anchorage Area for conveyance of cargo to the Ports other than Mumbai Port shall during the period of their not working cargo be charged anchorage fees as per section 2.15 (A) above depending on the place of anchorage. This differential tariff will not apply to barges coming into the Mumbai Port

Notes:-

For the purpose of calculating the period of stay of a vessel at an anchorage:

- (1) the anchorage fees shall be levied from the time a vessel drops the anchor till the time it leaves the anchorage berth;
- (2) in the event of a vessel which had stayed at an anchorage taking berth or entering a dry dock and returning thereafter either to the same anchorage or to another anchorage, the number of hours the vessel was away from the anchorage will be excluded, but the period of occupation except for such exclusion will be treated as a continuous period for computing the Anchorage Fees;
- (3) for levy of anchorage fees, a barge is a craft operating within the limits of Mumbai Port (including extended port limit) for the purpose of lighterage of cargo or supply of fuel, water and provisions but shall not include lash or any other type of barges/boats discharged or loaded by mother ships outside the limit of Mumbai Port (including extended port limit) for all purposes of conveyance of cargoes;
- (4) No anchorage fees will be recoverable from the vessel, boat, barge and craft (including lash barge) which has paid the licence fees for water conveyance as per Section 2.11 above;
- (5) No anchorage fees will be charged to the vessel classified as Indian Naval Vessels and Coast Guard Vessels.
- (6) No Anchorage Fees will be charged to the vessel/ship anchored outside the Mumbai port limits notified by the Central Government.

2.16. PORT DUES

Sl. No.	Vessels chargeable	Rate of per GRT		Due how often chargeable in respect of same vessels
		Coastal (in ₹)	Foreign - going (in US \$)	
1.	Vessels of 3000 tons and upwards (except fishing boats)	7.1057	0.2596	The due is payable on each entry into the port.
2	Vessels of Ten tons and upwards but less than 3000 tons (except fishing boats)	5.016	0.1833	The due is payable on each entry into the port.
3.	Tugs, boats, ferry boats and river boats, whether propelled by steam or other mechanical means arriving from ports outside India	5.016	0.1833	Once between the 1 st January and 30 th June and once between 1 st July and 31 st December in each year
4.	Inland vessels operating within port limits	5.016	0.1833	The due is payable once in the same month

Notes:

1. Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.

2. For oil tankers with segregated ballast the reduced Gross Tonnage that is indicated in 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken as its Gross Tonnage for the purpose of levying Port dues and not for other tonnage based fees.
3. No Port Dues shall be chargeable in respect of:
 - (i). Pleasure Yacht
 - (ii). Naval vessels and Government vessels
 - (iii). Any vessel which having left the port is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage, either with or without stress of weather.
 - (iv). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering the port but not discharging or taking any cargo or passengers therein as described in Section 50 B of the Major Port Trusts Act.
4. Port Dues shall be levied at 32% of the rates specified at Section 2.16 above in the following case:
A vessel which enters the Port but does not discharge or take in any cargo or passenger (with the exception of such unshipment and re-shipment of cargoes as may be necessary for purpose of repairs)
5. Port Dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
 - (i) Telegraph vessels.
 - (ii) A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers but sailing from the Port without taking any passenger or cargo.
 - (iii) A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers for the purpose of repairs, dry docking, taking in bunkers, provision of water or for change of crew or for discharging any sick member of the crew and sailing from the port without taking in any passenger or cargo.
6. Port Dues shall be levied at 75% of the above rates in the following cases:
 - (i) A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers but taking in any cargo or passengers at the port.
 - (ii) A vessel in distress with no cargo on board brought into harbour in tow.
7. A vessel in distress with cargo on board brought into harbour in tow shall be charged full Port Dues
8. The vessels visiting JNPT, if for any reasons the same vessels visit MBPT, 68% of the Port Dues recoverable as per Section 2.16 above shall be levied. However, vessels plying exclusively between MBPT and JNPT for carriage of cargo shall be levied full Port Dues as per Section 2.16 above. Vessels paying full port dues at the MBPT need not pay 32% of the MBPT port dues at the JNPT.
9. No port dues shall be levied on the vessels re-entering the port after being forced to go out of the port limits before completing its discharge / loading, when naval exercise is undertaken.

2.17. Composite Berth Hire Charges

Berth hire charges on vessels, boats and barges berthed at Indira Dock and its Harbour Wall, including Ballard Pier and Ballard Pier Extension, Prince's & Victoria Docks and its harbour walls:

Sl. No.	Vessels berthed at	Rate per GRT for per hour or part thereof	
		Coastal Vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Indira Dock & its Harbour Walls, Ballard Pier and Ballard Pier Extension	0.146	0.0092
2.	Prince's & Victoria Docks and its harbour walls	0.113	0.0073

Notes:

1. For the purpose of levy of the above charges.
 - (i). The minimum GRT for any vessel except off shore supply vessels will be taken as 1000 and
 - (ii). The term 'vessel' will include the boats, barges and craft of GRT of 1000 and above.
 - (iii). Coastal vessels shall include vessels of Coast Guard / Indian Navy.
2.
 - (i). The berth hire shall be leviable from the time a vessel takes the berth till the time it leaves the berth.
 - (ii). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply, berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 - (iii). There shall be a 'penal berth hire' equal to one day's berth hire charges for a false signal.
 - (iv). The Master / Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.

- (v). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
3. Sundays and Port non-working days will be treated as normal working days for levy of the above charges and no separate charge will be levied.
 4. Every boat, country craft, dredgers, tugs and passenger boats of less than 1000 GRT and pleasure yacht and a lash barge entering the Docks shall be levied berth hire charges ₹6.663 / US \$ 0.5380 per hour or part thereof for the first 200 GRT or part thereof and ₹3.329 / US \$ 0.2690 per hour or part thereof for every additional 100 GRT or part thereof in respect of coastal / foreign-going vessels respectively. This concessional rate will be admissible to local craft, boats and barges except off shore supply vessels whether self propelled or not and plying in foreign and coastal trade. The concessional rates shall also be admissible to lash barges and pleasure yacht irrespective of their tonnage. Each barge will be separately charged berth hire charges treating each as a distinct vessel. However, when the barges make use of wharf crane, the composite berth hire charges as prescribed at Note 1 above shall be levied.
 5. Off shore supply vessels falling in the category of coastal vessels berthed at any berth in Docks or Harbour Wall shall be levied with ₹0.3507 per GRT per hour or part thereof. Off-shore vessel will not be subjected to the conditionality of levy of the minimum charges of 1000 GRT. All the off shore supply vessels will be subjected to this rate irrespective of the GRT of the vessels and will not be entitled for concessional levy as at Note 4 above.
 6. All vessels berthing at berths at Sr. Nos. (1) and (2) above for other than cargo operations, the berth hire charges shall be recovered as under :-
 - (i). Upto 10 days of occupation of berth: Normal berth hire charges.
 - (ii). From 11th day to 20th day of occupation of berth: 150% of normal berth hire charges.
 - (iii). After 21st day of occupation of berth: 200% of normal berth hire charges
 7. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.
 8. Priority / Ousting Priority Charges in addition to Normal Berth Hire Charges as stated below or as and when changed by the Govt. or appropriate authority will be applicable:
 - (a). For providing the "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 75 percent of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied.
 - (b). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 100 per cent of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth whichever is higher shall be levied. In addition, for providing "Ousting priority" to any vessel, the charges for 'shifting in' and 'shifting out' of the vessels shall be collected.
 - (c). The fee for according priority / ousting priority as indicated above shall be charged for all the vessels except the following categories:-
 - (i). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
 - (ii). Defence vessels coming on goodwill visits.
 - (iii). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
 - (iv). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

2.18. Charges for providing On Board Stevedoring Services payable by the Indenters/Vessel Agents/Vessel Owners/Container Operators

Sr. No.	Commodity/Activity	Basis of Charges	Stevedoring rate (without gear) (in ₹)		Ceiling Rate for supply of gear by the port (in ₹)
			Foreign	Coastal	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	Steel Coil, Steel Plates (including hot rolled ship building plates, ship building / boiler quality steel plates, steel bulb flat bars/steel flat bars / steel shoe sections prime flat rolled ship builder plates), Pipes (including seamless	Per tonne	87.15	52.30	16.90

	tubulars, DIL well drilling equipment pipes, steel welded tubulars) and Angles & other steel products, Billets				
2.	Bagged Cargo	Per tonne	143.35	86.00	16.90
3.	Wooden Logs	Per tonne	165.50	99.30	16.90
4.	General Cargo	Per tonne	182.60	109.55	16.90
5.	Oil Cake in Bulk, Dry Bulk & others	Per tonne	146.75	88.05	28.00
6.	Machinery/Project Cargo	Per tonne	225.20	135.10	16.90
7.	Vehicle				
	(a) Vehicles including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks less than 10 tonnes by RORO operation.	Per vehicle per operation	59.75	35.85	--
	(b). Vehicles including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks more than 10 tonnes by RORO operation.	-- do --	426.60	255.95	--
	(c). All other vehicles including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks by LOLO operation.	-- do --	426.60	255.95	--
8.	Wood Pulp	Per tonne	122.85	73.70	--
9.	Metal scrap				
	Manual Handling – without gear	Per tonne	316.00	189.60	13.00
	Mechanical Handling	Per tonne	187.00	112.20	46.00
10.	CONTAINER				
a).	Stuffing	Per TEU	4276.75	2566.05	19.50 per box
b).	De-stuffing	Per TEU	2632.75	1579.65	19.50 per box
11.	On-board stevedoring using Ship's crane	Per Box	951.55	570.95	71.50
12.	On-board stevedoring using Port Gantry crane	Per Box	575.25	345.15	---
13.	Containers brought by barges	Per Box	426.60	426.60	71.50
14.	Cargo handled by coastal barges	Per tonne	25.60	25.60	16.90
15.	Cargo handled in stream	35% of the charge applicable with reference to the rates for cargo handled at docks			
16.	Zinc ingots	Per tonne	131.35	78.80	16.90

Notes:

- (i) A vessel agent may bring his own gear for loading/unloading, stuffing and destuffing operations. In case the port supplies gear for loading/unloading, stuffing and destuffing operations, then the rate as prescribed in column number (5) above shall be leviable as a ceiling rate.
- (ii) Lashing and unlashng containers on board the vessel shall be the responsibility of the vessel agents. If lashing and unlashng service is provided by the port ₹39/-, ₹58.50 and ₹78/- extra per 20' unit, 40' unit and above 40' unit respectively shall be leviable.
- (iii) Lashing and unlashng of steel cargo is the responsibility of the shipping agents. The rates do not include lashing and unlashng charges and no rebate is, therefore, allowed for lashing and unlashng of steel cargo.
- (iv) The term "Vessel" will include boats, barges and craft of GRT 1000 and above.
- (v) The rate at Sr. No. 14 of Section 2.18 of SOR, i.e. Cargo handled by coastal barges applicable for cargo brought and loaded by barges (having GRT less than 1000) plying between MbPT and other nearby Indian Ports.

- (vi) For cargo brought and loaded by barges (having GRT more than 1000) plying between MbPT and other nearby Indian Ports, the barge is treated as coastal vessel and the rates provided in Column “coastal” as per type of cargo / commodity under Sr.No.1 to 9 and 16 of Section 2.18 of SOR are applicable.
- (vii) In cases of cargo unloaded from foreign vessel and brought by coastal barges and cargo loaded in coastal barges for subsequent loading on to foreign vessels, Stevedoring charges are recovered treating the vessels as “foreign” vessel and the rates provided in column “foreign” as per type of cargo/commodity under Sr.No.1 to 9 and 16 of Section 2.18 of SOR are applicable.
- (viii) In cases of cargo unloaded from coastal vessels and brought by coastal barges to the port and cargo loaded in coastal barges for subsequent loading on to coastal vessels, Stevedoring charges are recovered treating the vessels as “coastal vessels” and the rates provided in column “coastal” as per type of cargo/commodity under Sr.No.1 to 9 and 16 of Section 2.18 of SOR are applicable.
- (ix) The 35% of stevedoring charges referred at Sr.No.15 will be applicable in respect of cargo discharged in stream provided the barges are brought to the Docks or at Bunders. Also in respect of export cargo loaded on to the mother vessel in stream provided such barges are loaded either in Docks or at Bunders and then brought to the mother vessel.

2.19. **Charges for use of the Dry Docks**

I. Charges for Docking and Undocking:

	Foreign Going Vessels (in US \$)	Coastal Vessels (in ₹)
Upto 1000 GRT	4858.50	1,02,244/-
1001 to 2000 GRT	6308.25	1,25,614/-
2001 to 3000 GRT	7481.50	1,48,984/-
3001 to 4000 GRT	8654.75	1,72,354/-
4001 to 5000 GRT	9828.00	1,95,724/-
Above 5000 GRT	US \$ 9828.00 + US \$ 1110.10 for every additional 1000 GRT or part thereof	₹1,95,724/- + ₹23,370/- for every additional 1000 GRT or part thereof

II. Rental charges for occupation of the Dry Dock:

- (i) During first 10 days of occupation for vessels –

Vessels	Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
	US \$	`
	(Rate per day or part thereof)	
Upto 1000 GRT	1665.11	35,055/-
1001 to 2000 GRT	1806.56	37,976/-
2001 to 3000 GRT	1943.40	40,898/-
3001 to 4000 GRT	2220.15	46,740/-
4001 to 5000 GRT	2498.44	52,583/-
5001 to 10000 GRT	2775.19	58,425/-
10001 to 20000 GRT	3053.48	64,268/-
20001 GRT & above	3470.14	73,031/-

- (ii) from 11th day to 20th day of occupation – 150 per cent of rates as at (i) above per day or part thereof.
- (iii) from 21st day to 30th day of occupation – 200 per cent of rates as at (i) above per day or part thereof.
- (iv) Beyond 30 days of occupation – 250 per cent of the rates as at (i) above per day or part thereof.
- (v) In case the vessel occupies the dry dock beyond the period for which the dry dock has been allotted, the rental charges for the period of overstay shall be charged at double the rate prescribed above.

Notes:

- (1) The above charges will include the charges for services such as one time draining/flooding of Dry Dock, Divers’ services, crange, removal and replacement of damaged keel blocks, other ship repair facilities, etc. No additional charges will be levied for any services in connection

- with docking/undocking except shore power supply and fresh water supply to vessels and for laying/removal of special keel blocks.
- (2) In the case of vessels requiring laying of special keel blocks due to their configuration, extra rental charges at the rate prescribed under II (i) above will be recovered for the period required for laying and removal of such special keel blocks. The rental charges for occupation of dry docks as above will be recoverable as per the period groups applicable.
 - (3) Vessel will pay for the shore power supplied to it at the rates prescribed from time to time on actual consumption.
 - (4) If the vessel has requisitioned for a dry dock but it is not ready to dock at the time specified according to the docking programme, no charges shall be leviable provided an intimation of cancellation/postponement of dry docking is given 2 days (excluding the day of docking) in advance of the specified time of docking. A cancellation fee of ₹3100/US \$ 200 will be recovered in such cases in respect of coastal vessels and foreign-going vessels respectively.
 - (5) In case, the docking is likely to be delayed and an intimation is given in advance by less than two days (excluding the schedule day of docking) for reasons other than those within the control of the vessel, normal charges will be recovered after the vessel has dry docked. For the days the dry dock or its compartment remains unoccupied, rental charges will be recovered at the rate applicable during the first 10 days of occupation. In other cases, rental charges will be recovered at 250 per cent of the rate applicable during the first 10 days of occupation.
 - (6) When two or more vessels are docked together in Merewether Dry Dock or the entire length of Hughes Dry Dock or in either of the compartments of the Hughes Dry Dock (with or without placing caisson positioned between them) the above charges will be payable by each vessel separately.
 - (7) Wet Dock dues will not be levied in the case of vessels entering and leaving the Wet Dock for the sole purpose of occupying the Dry Docks, provided :
 - (i) Such vessels occupy the Dry Dock;
 - (ii) Aggregate period of stay in Wet Docks does not exceed 24 hours plus odd hours occasioned by tidal delays and Dock Master's programme of docking/undocking; and
 - (iii) No work, i.e. discharge or shipment of cargo, bunkering or repairs, is performed on board or over the side of such vessel during the stay in the Wet Docks.
 - (8) Sundays and Customs notified holidays and port non-working days during the occupation of Dry Dock by a vessel shall be treated as working days and charged accordingly.
 - (9) No separate charge will be levied for docking/undocking on Sundays and Customs notified holidays and port non-working days. However, docking/undocking programme should be prepared in advance in such a way to avoid docking/undocking of vessels from dry docks on Sunday and Customs notified holidays and Port non working days.
 - (10) When two or more vessels are docked together in the Merewether Dry Dock or in the entire length of Hughes Dry Dock or in either of the compartments of Hughes Dry Dock without the caisson being placed in position between them and if for any reason one of the vessels is not ready to undock on expiry of the period for which she was regulated and thereby causes detention to the other vessel or vessels dry docked simultaneously, the vessel/s causing detention to other vessel/s (detaining vessel) shall pay detention charges at double the charges recoverable under clause II above on her tonnage as well as tonnages of the other vessel/s detained.
 - (11) Services/Supplies required for repairs to the vessels in the Dry Dock, requisitioned by ship repair firm licensed by the Chief Mechl. Engineer shall submit their requisitions duly endorsed by the Master/Agent of the vessel. The cases in which endorsement of the Master/Vessel Agent cannot be obtained immediately, the Superintendent of Dry Dock may at his discretion provide services/supplies requisitioned, the endorsement of Master/Vessel Agent will have to be obtained subsequently.
 - (12) The Board accept no responsibility whatsoever for any detention to vessels using their Dry Docks.
 - (13) The period of occupation of a vessel shall commence from the time the entrance caisson is placed in position after the vessel has entered. The period of occupation ends when the vessel has cleared the Dry Dock entrance. A day means period of 24 hours counted from the time the entrance caisson is placed in position after the vessel has entered.
 - (14) For second time draining/flooding of Dry Dock for the same vessel, 50% of charges as per Section 2.19 (I) above will be levied.

2.20 Charges for supply of chipping and painting workers

₹819/- per labour per shift plus overtime wages at actuals

2.21. Charges against Government in respect of Vessels of War and Transport

Charges against the Union Government in respect of vessels of War and vessels engaged solely for the transport of troops, their families, etc. berthed at the Ballard Pier or Indira Dock Harbour Wall or inside the Docks:

(a)	Vessels of War, that is to say all vessels plying the White Ensign of Republic of India but including in times of war mine sweepers and patrol vessels.	All Port and Dock charges whether for general facilities or for "Special Services" except (i) Port Dues (ii) Wharfage on stores and equipment required for the vessel's own consumption.	
(b)	Vessels employed solely in the transport of troops and their families, military animals, military equipment, ammunition of war and naval and military stores, including Indian Fleet, Auxiliaries which are on the list of Indian Navy and all Hospital ships and Ambulance Transport	(i)	All Port and Dock charges except – (a) Port Dues. (b) Wharfage charges on horses (other than remounts), Baggage, carriages and other effects forming part of the scheduled equipments of the troops.
		(ii)	Compensation under Section 6 of the Indian Tolls (Army) Act, II of 1901 at the rate of 18.91 paise per tonne of Gross Registered Tonnage of the vessel for each day that Dock Dues are charged under Section III of the Docks Scale of Rates and the vessels are engaged in bonafide transport operations.

Note: Wharfage charges shall mean fees levied for the passing of goods or animals, etc. imported or exported by any vessel, boat or lighter over any wharf, jetty, pier or bund within Port Trust areas, but shall not mean charges for services rendered by the Port Trust in landing and shipping, removing or storing such goods, animals, etc. such as the provision of cranes, cluster lights and for handling labour.

2.22. Pier Dues at Jawahar Dweep and Pir Pau

Sl. No.	Vessel Chargeable	Rate per GRT for per hour or part thereof	
		Coastal Vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i)	On every steam and other mechanically propelled and square rigged vessels berthed at or using the bulk oil piers at Jawahar Dweep and Pir Pau	₹0.459 Subject to minimum charge of ₹459)	US \$ 0.0166 (Subject to minimum charge of US \$ 16.66)
(ii)	On every boat, barge or country craft (not square rigged)	Rate per hour or part thereof	
		₹9.186	US \$ 0.332

Notes:

- (1) The Pier Dues shall be levied from the time a vessel takes the Berth/Pier till the time it leaves the Berth/Pier.
- (2) No Pier Dues shall be levied on vessels after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail. Penal Pier Dues equal to one day's Pier Dues (i.e. 24 hours) shall be levied for false signal. The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Pier Dues shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (3) No Pier Dues shall be levied for the period when the vessels idle at its Berth/Pier due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.
- (4) Sundays and Customs notified holidays and port non-working days will be treated as normal working days for levy of the above charges and no separate charge will be levied.

CHAPTER – III
CARGO RELATED CHARGES

The charges as herein after prescribed will be leviable on all traffic dealt within the relevant areas specified in Appendix 'G' to the MBPT Dock Bye-Laws.

3.1. (A) Schedule of docks wharfage on goods

Rate No.	Description of Goods.	Basis of Charge	Foreign (₹)	Coastal (₹)
1. (i)	Animals, Birds, reptiles, etc.	Each	45.94	27.55
(ii)	Animal products - Bone, Bonemeal, Hides & Skins	Tonne	32.23	19.31
2.	Arms, Ammunitions, Explosives, Defence Stores and Defence equipment / machinery.	Tonne	213.77	128.29
3. (i)	Asbestos	Tonne	55.17	33.09
(ii)	Construction Materials, Sand.	Tonne	55.17	33.09
(iii)	Fruits, nuts including Raw Cashew, Tapioca, Coconut, Copra, Tamarind Seeds.	Tonne	55.17	33.09
(iv)	Molasses	Tonne	55.17	33.09
(v)	Waste Paper, Newsprint	Tonne	55.17	33.09
(vi)	Wood, Timber, Bamboo	Tonne	55.17	33.09
4. (i)	Cement, Clinker	Tonne	55.17	33.09
(ii)	Coal and Fire Wood	Tonne	76.75	76.75
(iii)	Sulphur ,Fertilisers and Fertiliser raw materials	Tonne	69.00	41.39
(iv)	Foodgrains, Oilseeds, Cereals and Pulses.	Tonne	55.17	33.09
(v)	Oil-Cakes and Fodder	Tonne	25.77	15.44
(vi)	Sugar	Tonne	25.77	15.44
5. (i)	Cotton including cotton waste (also includes cotton twist and yarn)	Tonne	55.17	33.09
(ii)	Jute and jute products, Coir and coir products.	Tonne	32.23	19.31
6. (i)	Granites and Marbles	Tonne	55.17	33.09
(ii)	Ores, Ore Pellets and Minerals(other than Iron ore & iron ore pallets)	Tonne	55.17	33.09
(iii)	Iron ore and Iron ore pellets	Tonne	55.17	55.17
7.	Metals (Ferrous, Non-ferrous) in the form of ingots billets and un-manufactured and metal scrap.	Tonne	55.17	33.09
8.	Other Liquid bulk including acids and fatty acids	Tonne	55.17	33.09
9.	<u>POL and POL Products :</u>			
(i)	Crude Oil	Tonne	58.43	58.43
(ii)	Kerosene and Light Diesel Oil.	Tonne	38.44	38.44
(iii)	All other POL Products	Tonne	67.65	67.65
10.	Salt	Tonne	6.95	4.18
11.	Synthetic Resin (including Moulding Powder) and Wood Pulp	Tonne	128.72	77.24
12.	Wines, Spirits (Potable) and Alcoholic beverages	Five litres	32.23	19.31
13.	Iron and Steel Materials (excluding scrap, dross, ores)			
	Import	Tonne	191.88	115.13
	Export	Tonne	127.92	76.75
14.	Motor vehicles and Cars Including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks	Ad-valorem		
	Import		0.48%	0.28%
	Export		0.48%	0.28%
15.	All items other than those specified above.	Ad-valorem	0.44 %	0.27%
16.	Sweepings collected on shore, Ballast of the vessel, engineering materials, stores and gears for repairs to ships in docks, *Seamen's baggage consisting of their personal effects, mails, post parcels and diplomatic bags irrespective of the weight per parcel, bag etc.	FREE		

- * Although Seamen's baggage consisting of their personal effects will not attract wharfage, articles not regarded as bonafide baggage such as arms, ammunition, pearls, precious stones, pianos, pianolas, carriage, motor cars, motor cycles, etc., will be subject to the levy of wharfage.

Note: 50% of the normal wharfage will be applicable for Bunkers.

GENERAL NOTES TO SECTION 3.1 (A):

1. Wharfage leviable on ad-valorem basis in the foregoing schedule will be levied on the CIF value of goods in the case of imports and FOB value of goods in the case of exports and on value specified in the bill of coastal goods in the case of coastal cargo. Wharfage leviable on weight basis in the foregoing schedule will be assessed on gross weight of the goods as shown in the Bill of Lading, Manifest or Invoices.
2. For the assessment of wharfage on import or export goods, the importer or the exporter or their clearing agent, as the case may be, shall produce copy/copies of the invoices/specification attested by Customs together with the Customs documents such as Bill of entry/Shipping Bill/ Transshipment Permit as required under Docks Bye-Law No.96 shall be produced for the purpose of assessment and verification of charges. For any misdeclaration of weight, quantity, value or description of goods, the importer/exporter or his clearing agent, as the case may be, will be liable for action under Section 115 of the Major Port Trusts Act, 1963.
3. All goods which have been charged full Docks Wharfage in case of import operation will, if loaded into boats in the Docks by Port Trust labour and afterwards relanded at a Port Trust Bunder, be charged, instead of wharfage for export operation, labour charges only as prescribed elsewhere in this Scale of Rates.
4. Wharfage as applicable to transshipment cargo as provided in Note 6 (b) below shall be recoverable in case of cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or re-arranging the vessel's cargo either by lighters from overside or over the Docks wharves.
5. Dangerous, explosive and inflammable goods landed at the Docks contrary to the Docks Bye-Laws and/or the circulars issued by the MBPT must be immediately removed by the Masters/Owners/Agents of the vessel to the Board's warehouses earmarked for such goods, failing which they shall be removed by the MBPT at their risk and cost and, in addition, a charge of ₹1150/- per package for foreign cargo and ₹689/- per package for coastal cargo will be levied.
6. (a). Transshipment cargo, if discharged and re-loaded on to the same vessel/ another vessel, single wharfage shall be leviable for both movements and demurrage on expiration of the free period of three days as admissible to import cargo will be levied as per the demurrage schedule prescribed at sub-section 3.1. (B) below.
(b). Cargo where advalorem rates are specified and not destined for MBPT, wharfage @ ₹208/- per tonne in case of transshipment by sea and ₹89/- per tonne in case of transshipment by road and demurrage on expiration of the free period of three days as admissible to import cargo as per the demurrage schedule prescribed at sub-section 3.1. (B) below shall be levied.
7. **Damaged Goods:**
Cargo landed from vessels loading in Docks owing to fire or other accidental cause and re-shipped or from vessels returned to Port by reason of the same cause or stress of weather will be charged one wharfage prescribed in the above Schedule.
8. In respect of Iron and Steel materials, shifting of cargo from the wharf (hook point) to the storage point will not be undertaken by the Mumbai Port Trust.
9. The Port shall provide the following minimum additional facilities to the export of motor vehicles on common user basis:
 - (i). Use of MBPT private road without payment of permit charges
 - (ii). Unloading ramp for motor vehicles received by rail for export free of cost.
 - (iii). Pre-shipment storage facilities inside the docks free of demurrage for 30 days
 - (iv). Arrangement for supply of water for vehicles for cleaning purposes including permission of recycling plants inside docks.
10. Shippers' own container: For recovery of wharfage on empty SOC unit, tare weight of 20' container will be considered as 2.3 MT; 40' container as 4.0 MT and 45' container as 4.5 MT. Demurrage as applicable will be recovered under Sub Section 3.1 (B) below.
11. Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule. However, in respect of Defence Stores and Defence equipment/machinery, which can be classified under Rate No.2 of Section 3.1(A), such reference to Customs classification will not be applicable.
12. Re-export cargo: For the re-export cargo, import wharfage will be recovered and demurrage shall be recovered till the date of shipment/stuffing and thereafter export wharfage will be recovered.
13. "Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including

shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof does not include radio or radar apparatus as note no. 2 of Chapter no. 93 of Customs Tariff of India.

3.1. (B) Demurrage:

On expiration of free days, save as hereinafter provided, demurrage will be charged for the period of storage on all goods (except mails, post parcels, diplomatic postal bags and personal baggage irrespective of weight per parcel, bag etc.) remaining uncleared, at the following rates :

Class of goods (1)	How charged (2)	RATE (in ₹)		
		For first to 20 th day (3)	For 21st to 40th day (4)	From 41st days onwards (5)
(a) In respect of all goods classified in the wharfage schedule in Section-3.1(A) above (other than goods specified in (b) below).	Per tonne per day or part thereof	59.96	89.91	119.93
(b) Motor Vehicles Including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks.	Per vehicle Per day	640	1599	3198
(c) Animals, Birds, reptiles, etc.	Each Per day	59.96	89.91	119.93

Note: The personal baggage will be charged at the rate of ₹24/- per tonne per day or part thereof.

GENERAL NOTES TO SECTION 3.1 (B):

- All import goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for three days from the date following the day of complete discharge of vessel's cargo. All export goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for seven days commencing from the date of admission of cargo into the port.
- In case of containers handled by ICTPL at its Terminal and subsequently moved to MBPT CFS for delivery either as loaded container or for destuffing of the container and delivery of the cargo, as the case may be, the free period will be counted from the date of entry of containers at the MBPT CFS for the purpose of levy of demurrage charges on the cargo inside the containers.
- For the purpose of calculation of free days Sundays, Customs notified holidays and port non working days will be excluded.
- Free period of 10 days will be allowed for salvaged goods and the free period will be counted from the date on which goods are actually salvaged.
- In order to promote export aggregation certain specified area will be identified from time to time for specified cargo. A maximum of 30 free days will be allowed in such cases.
- Demurrage charge on both cargo and container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver cargo/container when requested by the users.
- DEMURRAGE ON GOODS DETAINED BY THE CUSTOMS**
 - Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisal and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers ; and
 - Where goods are detained by the Commissioner of customs on account of Import Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer, for such period of detention under (a) and (b), the demurrage charges shall be recovered as under:
 - First 30 days of detention : 20% of the applicable demurrage
 - 31st day to 60 days of detention : 50% of the applicable demurrage
 - 61st day onwards of detention : 100% of the applicable demurrage
- Demurrage charges will be assessed on the gross weight of the goods. Gross weight if not in exact multiples of 100 kgs will be rounded off to the next higher multiple of 100 kgs. for levy of charges.
- No wharfage will be charged on shut out cargo. Demurrage as per Section 3.1(B) shall be levied on Shut out cargo from the date of admission of cargo into docks till and including the date of removal. Shut out cargo must be removed by shippers on receipt of three days' notice from the MBPT or its authorised person. In case of non-compliance, the MBPT or its authorised person may remove such goods to a place at the expenses of shippers.

Any export cargo meant for shipment through Mumbai Port Trust but moved out of Mumbai Port Trust area either in break bulk form or after stuffing, with Customs permission for any purpose shall be treated as “Back to Town cargo” only and shall attract demurrage as per Section 3.1(B) of the SOR

3.1. (C) **Uncleared goods**

Uncleared goods when sold by the MBPT under section 61 or 62 of the Major Port Trust Act, 1963 a free period of 15 days will be allowed from the date of confirmation of sale by MBPT. On the expiry of ‘Free Days’ demurrage will be charged at the rate of ₹200 per tonne per day on goods remaining uncleared until delivery is effected.

If, however, the goods or a portion thereof remain uncleared on the premises of the Board beyond 20 days following the date of confirmation of the sale, the sale proceeds of the goods, or if only a portion of the goods remain to be taken delivery of by the purchaser, the proportionate sale proceeds, shall be forfeited and the goods or a portion thereof, as the case may be, resold by the Port Trust. The aforesaid period of 20 days may be extended, at the discretion of the MBPT or its authorised person, in suitable cases, for reasons to be recorded in writing, having due regard to the circumstances of the case or to the quantity and bulk of the goods to be removed by the purchaser.

3.2. **Wharfage charges leviable at Jawahar Dweep and Pir Pau**

Sr. No.	Description of Goods	Foreign Going Vessel (₹ per tonne)	Coastal Vessel (₹ per tonne)
1.	POL and POL Products (i) Crude Oil (ii) Kerosene and Light Diesel Oil (iii) All other POL products viz., Naphtha and Solvent, Fluxing and Lubricating, Turpentine and Vapourising Grease, Bitumen, Petroleum Jelly, Motor Gasoline, Motor Spirit, Liquified petroleum Gas etc. (a) Handled at the Jawahar Dweep (b) Handled at the Pir Pau	64.08 42.13 74.17 54.12	64.08 42.13 74.17 54.12
2.	Chemicals viz. Ammonia, EDC, Ethyle, Benzine, Paraxylene, M.E.G., N. Paraffin, Orthoxylene and other liquids in bulk	108.24	64.94
3.	Edible oil handled at Pir Pau	29.52	17.71

3.3. **LICENCE (STORAGE) FEES AND WAREHOUSING CHARGES**

- (A) (I). **Licence Fees for storage / cargo operation with or without installation of facilities, cargo handling equipment by the users for offshore activities**

Period	Rates Applicable
From the date of permission till expiry for	Per sq. mtr. of part thereof per month or part thereof@
a. Open area	₹50/-
b. Covered area	₹60/-

Note : Installation of facilities/ cargo handling equipment shall be subject to the clearance by MBPT and shall be dismantled and removed within 15 days from the date of issue of notice.

Above Charges are applicable only for storage of offshore material / cargo and shall be valid for 11 months only for a specified place.

- (II). **Licence (Storage) Fees on the goods stored in the areas specified by the MBPT for storage of cargo upto a maximum of 60 days**

	Period of Storage	Rate per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof. (in ₹)
In sheds	(i) First 30 days or part thereof	40
	(ii) 31 st day to 60 th day	80
Open Yards	(i) First 30 days or part thereof	30
	(ii) 31 st day to 60 th day	60

Note: The cargoes lying uncleared beyond 60 days shall be subjected to demurrage from the 61st day onwards under Section 3.1 (B) of Chapter-III of the Scale of Rates. For the purpose of levy of demurrage the 61st day of storage of cargo will be treated as day number one.

(III). **Licence fee for management of cargo operation (for occupation other than for cargo storage):**

	Description	Rate
(i)	Licence Fee for space allotted to Vessel Agents/Stevedores/CHAs/Transporters/ Port Users including Govt. agencies in the Port Trust building.	₹ 206.25 per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof.
(ii)	Licence Fee for open areas permitted to be used for carrying out cargo activities by placing chowkey / porta cabin etc.	₹112.50 per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof.

Notes to tables II & III:

- The MBPT can reject the request or withdraw the permission granted in such cases, the reasons therefor will be communicated to the allottee.
- If the area allotted is found to be utilised for any unauthorised purpose, then, the MBPT will withdraw the permission granted.

(IV). **Licence Fee for commercial establishments like shop, duty free shop, curio shop, cyber café, communication center, forex center, etc.**

Description	Rate
Licence fee for space allotted in the Mumbai Port Trust buildings	₹360/- per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof

Notes:-

- Period of allotment is for 11 months.
- Whenever MBPT requires this area, the operator will have to vacate the same at one month's notice and relocate to other area for the remaining licence period.
- All relevant permissions shall be obtained by the operator.
- All allotments shall be on tender basis, with premium over the above mentioned rate being the selection criteria.

(V) **Licence fees for storage / warehousing permitted by the MBPT with or without installation of facilities, cargo handling equipment by the users in non-custom notified areas.**

Period	Rate Applicable
From the date of permission till expiry	Per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof
Open area	₹20/-

Note: Installation of facilities/ cargo handling equipment shall be subject to the clearance by MBPT or by persons authorized by it and shall be dismantled and removed within 15 days.

(B) **Licence (Storage) fees on goods bonded under Section 60 of the Customs Act, 1962, and stored in the warehouses and open yards belonging to the Board and licenced by the Collector of Customs under the Customs Act, 1962:**

Period of storage	Rate per sq. mtr. per week or part thereof
(a) In Sheds:	
(i) For the first 8 weeks	₹ 6.25
(ii) For the next 8 weeks	₹12.50
(iii) From 17 th week onwards	₹18.75
(b) In the Open Yards :	
(i) For the first 8 weeks	₹ 5.00
(ii) For the next 8 weeks	₹10.00
(iii) From 17 th week onwards	₹15.00

Note : The above charges are subject to a minimum calculated as for 5 sq. mtrs. for each consignment.

- (C) Licence (Storage) Fees on Over-dimensional packages stored in Docks, Sheds and Yards shall be payable in lieu of demurrage at the rate of ₹6.25/- per sq. mtr. subject to minimum of 5 sq. mtr. for 30 days following the date from which the consignment is out of custom charge and is ready for clearance subject to the following conditions :
- Definition of OD packages to be transported by rail would mean packages having length over 13'6" or having width over 10'
 - For packages to be transported by road, the OD packages would mean a package having length over 40' or the length protruding over and above the motor vehicle allowed by the RTO or having width more than 8'6" Plus protruding width over and above the motor vehicle allowed by the RTO from time to time.
 - After the free period of three days from the day of complete discharge of vessels cargo as admissible under note 1 below Section 3.1 (B) Demurrage above till the day on which the cargo is out of Custom charge and from 31st day from the day on which the cargo is out of Custom charge the over dimensional packages shall accrue demurrage as per Section 3.1 (B) Demurrage *ibid*.

CHAPTER - IV CRANAGE

4. (A) CHARGES FOR THE USE OF FLOATING CRANES:

		Per tonne for each operation (₹)
(1)	(i) For packages individually weighing upto 30 tonnes	879
	(ii) For packages over 30 tonnes but not exceeding 60 tonnes	1231
	(iii) For packages over 60 tonnes but not exceeding 90 tonnes	1919
	(iv) For packages over 90 tonnes	2260
	Subject to a minimum charge of ₹19,988/- for the use of floating crane.	
(2)	An amount of ₹19,988/- each will be recovered as	
	(a) Cancellation charges and	
	(b) Mobilisation charges when the floating crane is required to work outside Indira Dock Basin.	

- (3)
- 'Heavy lift' shall be defined as any package weighing 30 tonnes and above.
 - Packages weighing upto 30 tonnes shall, consequently, be exempt from levy of heavy lift charges.
 - (A). whenever packages weighing above 30 tonnes are landed by the ship's own gear without the use of the Port Trust's heavy lift cranes. (heavy lift) charges shall be recovered at 10% of the normal rate.
(B) This charges shall not, however, be levied in the following cases :
 - In cases where the heavy lift is discharged by derricks into or loaded by derricks from barges subject to the barge being released or loaded by the use of the Port's heavy lift cranes on payment of the normal heavy lift crane charges.
 - In cases where the heavy lift cranes though requisitioned for landing of packages weighing above 30 tonnes but could not be spared by the Port for reasons like maintenance, overhaul, repairs, non-availability of the crane because of being hired by another party etc. as certified by the Port's Chief Mechanical Engineer and when the heavy lifts have to be landed or necessary by the use of the ship's own derricks.
 - In case of containers, either empty or stuffed with cargo, landed by the use of the ship's own derricks.
 - Where the individual weight of package exceeds the capacity of heavy lift crane available in the port.
 - In cases where packages individually weighing more than 30 tonnes are discharged from other hatches when the Port's heavy lift crane is utilized on one hatch of the same vessel.

4. (B) Charges for use of Mobile Cranes and Equipment:

Sl. No.	Type of Crane / Equipment	Charges per Crane / Equipment		Minimum charges ₹
		Per shift ₹	Per 1/2 shift ₹	
1.	Mobile Cranes (10 to 14 tonne capacity)	4198	2399	2399
2.	Tower type cranes (20 tonnes)	6996	3998	3998
3.	Tractor	1000	600	600
4.	Forklift (2/3 tonnes)	1199	800	800
5.	Platform Truck	1000	600	600
6.	Forklift 16 tons	7196	3598	3598

CHAPTER – V
CONTAINER RELATED CHARGES

5. (A) Composite charges on Cargo containers Handled with Quayside Gantry Cranes.

Description	Containers upto 20'				Containers Above 20' but upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)		Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)		Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
General Containers	3950	3150	2370	1891	5925	4726	3555	2835	7900	6300	4740	3782
ICD Containers	6028	5229	3617	3138	9043	7844	5426	4706	12056	10458	7235	6275
Transshipment Containers and Same Bottom Containers	4701	4061	2820	2437	7052	6092	4231	3656	9402	8122	5640	4873
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for shipment	4749	4109	2850	2466	7124	6165	4274	3699	9498	8218	5700	4932
Containers moved by barges between MBPT & other ports	4797	3998	2878	2399	7196	5996	4317	3598	9594	7996	5756	4797

5. (B) Composite charges on Cargo containers Handled with cranes other than Quayside Gantry Cranes.

Description	Containers upto 20'				Containers Above 20' but upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)		Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)		Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
General Containers	2990	2670	1795	1603	4486	4006	2691	2403	5980	5340	3588	3204
ICD Containers	5069	4749	3042	2850	7604	7124	4562	4274	10138	9498	6082	5699
Transshipment Containers and Same Bottom Containers	4461	3982	2676	2389	6692	5973	4015	3583	8922	7964	5353	4778
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for	4509	4029	2706	2418	6764	6044	4058	3626	9018	8058	5411	4835

shipment												
Containers moved by barges between MBPT & other ports	3838	3519	2303	2111	5756	5278	3454	3167	7676	7036	4605	4221

Notes: Sections 5 (A) & 5 (B)

- (i). The above composite rates include the following charges towards onboard stevedoring and inclusion of this element in THC levied by the Shipping Lines/ Agents shall be regulated in accordance with the Order of TAMP passed in case no: TAMP/47/2000-MBPT, dated 12 June, 2001:
Quayside Gantry Cranes:
- (a) All general containers and all ICD containers ₹ 556.45
- (b) All Transshipment containers and all same bottom containers ₹ 1112.90
- (c) All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment through MBPT ₹976.19
- Non-Quayside Gantry Cranes:
- (a) All general Containers and all ICD containers ₹ 926.68
- (b) All Transshipment containers and all same bottom containers. ₹1853.36
- (c) All containers handled by barges to and fro JNPT ₹ 419.74
- (d) All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment to MBPT ₹1346.42
- (ii). Cargo container means specifically designed container of uniform size for consolidating goods within compact unit.
- (iii). The above charges include on board stevedoring charges, handling at shipside, lift on of export / lift off import containers at the pre-stack area, removal of container between shipside and pre-stack / RCD yard in docks, loading / off loading of ICD containers on Railway wagons within the Docks.
- (iv). Additional services of loading/unloading of containers on to the wagons/Agents' trailers and hauling to and fro shunting yard at wadala will be provided to the ICD containers.
- (v). Lashing and unlashng containers on board the vessel shall be the responsibility of the vessel agents. If lashing and unlashng service is provided by the port ₹48/-, ₹72 and ₹96/- extra per 20' unit, 40' unit and above 40' unit respectively shall be leviable.
- (vi). When a trans-shipment container is unloaded by gantry crane and loaded by Non-Gantry crane or vice versa, 50% of the Box rate for Trans-shipment containers prescribed at Section-5(A) and Section-5(B) respectively will be applicable.
- (vii) (a). Container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent trans-shipment to Indian Port 'B' will be levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, containers from/to Indian ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for concession.
- (b). A container from foreign port landing at MBPT for subsequent trans-shipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (vii) Empty containers received from/removed to ICD by road shall be treated on par with local empty containers for levy of charges.
- (ix). Charges for containers handled by Toplift Trucks or Transtainer or Reach Stacker shall be levied separately.
- (x). Import loaded container manifested as local if subsequently transhipped to ICD shall be treated as local container till the date on which the container has been allowed by the Customs to be transhipped to ICD. Similarly ICD import containers destuffed and cleared from the port shall be treated as FCL for levy of Port Charges.
- (xi). A premium of 25% will be charged for Hazardous containers and will be applicable in respect of permissible 'A' category containers as also 'B' & 'C' category containers.

5. (C) With the prior permission of the MBPT authorities, rebates shall be applicable to the port users for carrying out various container operations with their own arrangements. The rebates applicable along with the conditions are as follows:

(i). Stevedoring Charges

(a). When Gantry crane is used

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	General and ICD containers						
	Loaded	556.45	556.45	556.45	333.88	333.88	333.88
	Empty	556.45	556.45	556.45	333.88	333.88	333.88
2.	Transshipment and same bottom containers						
	Loaded	1112.90	1112.90	1112.90	667.77	667.77	667.77
	Empty	1112.90	1112.90	1112.90	667.77	667.77	667.77
3.	Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment						
	Loaded	976.19	976.19	976.19	585.73	585.73	585.73
	Empty	976.19	976.19	976.19	585.73	585.73	585.73

(b). When crane other than Gantry crane is used

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	General and ICD containers						
	Loaded	926.68	926.68	926.68	556.02	556.02	556.02
	Empty	926.68	926.68	926.68	556.02	556.02	556.02
Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
2.	Transshipment and same bottom containers						
	Loaded	1853.36	1853.36	1853.36	1112.04	1112.04	1112.04
	Empty	1853.36	1853.36	1853.36	1112.04	1112.04	1112.04
3.	Containers handled by barges to and fro other ports						
	Loaded	419.74	419.74	419.74	251.84	251.84	251.84
	Empty	419.74	419.74	419.74	251.84	251.84	251.84
4.	Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment						
	Loaded	1346.42	1346.45	1346.42	807.86	807.86	807.86
	Empty	1346.42	1346.42	1346.42	807.86	807.86	807.86

(ii). Transportation Charges

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	General, ICD and containers handled by barges to and fro other ports						
	Loaded	903.44	1355.15	1806.87	542.06	813.09	1084.12
	Empty	735.54	1103.31	1471.08	441.32	661.99	882.65
2.	Transshipment, Same bottom Containers and Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment through MBPT.						
	Loaded	1806.87	2710.30	3613.74	1084.12	1626.18	2168.24
	Empty	1471.08	2206.62	2942.16	882.65	1323.97	1765.30

5. (D) Charges on container handling equipment**(1) Charges will be leviable on container handling equipment per move as follows:**

	Containers upto 20'		Containers Above 20' but upto 40'		Containers length above 40'	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	US \$	₹	US \$	₹	US \$	₹
(a). Quayside Gantry Crane	30.38	793.35	45.57	1189.41	60.76	1586.70
(b).Rubber Tyred Yard Gantry Crane/ Reach Stacker/ Top Lift Truck (TLT)	8.00	209.10	12.00	313.65	16.00	418.20
(c).Trailer	23.19	605.16	34.75	907.74	46.37	1210.32

(2) Composite box rate for on board shifting operations of containers.

Description	Foreign (in ₹)						Coastal (in ₹)					
	20'		40'		Above 40'		20'		40'		Above 40'	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Gantry Crane	1954	1954	3352	3352	3352	3352	1172	1172	2011	2011	2011	2011
Ship Crane	927	927	927	927	927	927	556	556	556	556	556	556

(3) Charges for miscellaneous handling by Quayside Gantry Cranes:

(a)		Foreign	Coastal
	For opening hatch cover / pontoon and placing it -		
	(i) by placing it on the quay (full cycle)	US \$ 121.52	₹3173.40
	(ii) without placing it on the quay	US \$ 60.76	₹1586.70
(b)	For discharging/loading packages, units vehicles and / or any other material except containers individually weighing 20 Tonnes and above per operation/move.	US \$ 243.05	₹6346.80
(c)	For discharging/loading packages, units vehicles and / or any other material except containers individually weighing less than 20 Tonnes per operation/move.	US \$ 121.52	₹3173.40

5. (E) Licence (storage) fees on containers:

Sr. No.	Place of Storage	Rate per day or Part thereof		
		Container having length upto 20'	Container having length over 20' but upto 40'	Container having length above 40'
(1).	Loaded/Empty container landed and stored or brought for export and stored anywhere in the declared Customs areas of the port.	US \$ 3.25	US \$ 6.50	US \$ 9.75
(2).	Empty Container stored in the areas other than the declared customs areas of the Port.	US \$ 0.65	US \$ 1.30	US \$ 1.95
(3).	Empty or loaded containers received from/ despatched to ICD by Rail/Road.	US \$ 3.25	US \$ 6.50	US \$ 9.75

(a) In case of import containers above charges are leviable from the date following the date of completion of vessel's import operations.

- (b) In case of export containers above charges are leviable from the date of stuffing of containers at Port's CFS or from date of bringing in of fully loaded container till the date prior to the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment)/ the date of removal in case of Empty Container.
- (c) In the case of ICD containers charges are leviable after the expiry of two days from the date following the date of completion of vessel's import operation till the date of their loading on wagons/ removal by road or from two days following the date of receipt of containers at RCD from the upcountry ICD's or storage yards till the date prior the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment). In case a container is not removed/ shipped within 10 days from the date following the date of completion of import operations in case of import or from the date of receipt in case of export, the Licence (Storage) Fees will be levied at double the rate prescribed at 5 (E) (3) above from 11th day.
- (d) Hazardous container will be charged at 25% premium.
- (e) Demurrage charge on both cargo and container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver cargo/container when requested by the users.

Notes:

- (1) Import loaded containers removed out of port area for destuffing shall be charged licence (storage) fees from the date following the date of completion of vessel's import operations till the date of removal including the date of removal. Similarly, export loaded/empty containers received from the areas other than port premises shall be charged licence (storage) fees from the date of receipt till the day prior to the date of shipment(i.e. excluding the date of shipment).
- (2) If a container has already been charged licence (storage) fees on a particular day under Section 5(E) above, the same unit will not be charged once again on the same day even if it is moved between the areas referred to above.
- (3) The charges on a container shall be levied irrespective of whether the container is stored on chassis or on ground or stacked high.
- (4) Licence (storage) fees on Containers brought under Shipping Bill for export shall be charged in terms of provisions of Section 5 (E) above from the date of receipt of the container in the port premises.
- (5) The combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels shall remove the containers to the respective site/yard/destuffing point nominated by the Traffic Manager, within a period of 4 calendar days following the date of the vessels completion of import operation. If the combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels fail to remove such containers to the nominated areas within the prescribed period of 4 calendar days, the Traffic Manager shall have the authority to remove such containers to the nominated areas at the risk and cost of combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels. Removal charges as notified from time to time will be levied on such containers.
- (6) Container stuffed in the Port premises/container received in Docks duly stuffed in the areas other than Mumbai Port premises and removed for shipment through Ports other than Mumbai shall be charged Licence fees as per section 5 (E)(a) above from the day following the date of stuffing/from the date of receipt till the date of removal of container. In the case of containers stuffed in the Port premises/containers received duly stuffed in the areas other than Mumbai Port premises and removed to town shall be charged Licence fees of US \$ 3.25 (Coastal – ₹141.45) for a container having length upto 20 feet, US \$ 6.50 (Coastal – ₹282.90) for a container having length above 20 feet but upto 40 feet and US\$9.75 (Coastal – ₹424.35) for a container having length above 40 feet per day or part thereof from the day following the date of stuffing/from the date of receipt till the date of removal of the containers. The cargo inside the container shall be charged demurrage at the rate of `650.00 per TEU per day or part thereof for the period of its stay in the Port. [No separate wharfage shall be recovered either on such container or on cargo inside the container.]
- (7) The Import loaded containers discharged at an Indian port other than Mumbai and brought to Mumbai by Rail/Road for giving delivery shall be charged Licence Fees as per Section 5 (E)(a) above. In the case of containers received by Rail, handling charges of US \$ 78.00 (Coastal – ₹3394.45) per TEU shall be levied. Demurrage on the cargo inside the containers shall be charged as per Section 3.1 (B) of Chapter-III from the date of receipt. .
- (8) No Licence (Storage) Fees shall be levied on containers loaded with cargo and seized/detained by the Customs/DRI/CIU etc. from the day of its removal to the area allotted by the Board to the Customs for storage of such containers. Demurrage on the cargo inside the container shall be leviable as under :-
 First 30 days of detention : 20% of the applicable demurrage
 31st day to 60 days of detention : 50% of the applicable demurrage
 61st day onwards of detention : 100% of the applicable demurrage
- (9) Any consignee desires to clear FCL through private CFSs within or outside jurisdiction of the Commissioner of Customs, Mumbai shall remove the containers within 7 working days from the date following the date of completion of vessel's import operation. On the cargo inside the container a consolidated charge of ₹3120/- (Coastal – ₹1872/-) per TEU shall be recovered. In case container is

not removed within the said period of 7 working days the demurrage charges at the rate prescribed in Section 3.1 (B) of Chapter-III shall be levied on the cargo inside the container.

- (10) Demurrage charges on the cargo stuffed inside the container and subsequently destuffed and removed back to town shall be levied as Note (6) above. No wharfage shall be levied thereon. Similarly, in the case of cargo stuffed inside the container and subsequently destuffed and again restuffed in the container and shipped on board the vessel, demurrage charges shall be levied as per Note (6) above till the date of restuffing of cargo inside the container and wharfage in terms of Section 3.1 (A) of Chapter-III shall also be levied on cargo inside the container.
- (11) Storage charges on abandoned FCL containers/ Shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container whichever is earlier subject to following conditions.
- The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/ MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - The container Agent/ MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (12) The container other than 'shipper owned container' shall be removed from the regular storage area and moved to Sales Warehouse / Overflow Sheds by the Port Trust at the cost and responsibility of the Main Line Operators (MLOs) and thereafter, the container can be destuffed before the empty containers are removed from the Trust's premises by the MLOs.

5. (F) Charges payable for reefer points :

- For every reefer plug point allotted, a charge of US \$ 10.39 (coastal ₹452.33) per container per Unit of 4 hours or part thereof will be levied.
- Reefer points will be allotted on per container/per point basis.
- The combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels shall provide their own cables from the sources of supply (plug points provided for the purpose) to the Reefer Container and shall employ their own qualified staff to connect the reefer container to this supply and attend on it when in use.
- The Traffic Manager reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels may incur in the event of
 - failure of electric supply due to reasons beyond the control of the Mumbai Port Trust,
 - Mumbai Port Trust's inability to supply power in time, and
 - disconnect the supply without assigning any reason, should this become necessary for smooth operation in the Docks.
- Persons employed to connect/disconnect and monitor reefer containers at the reefer power supply points shall have a licence issued by the Chief Mechanical Engineer of the Port.

5. (G) Charges in respect of Port Trust labour supplied for stuffing or destuffing of cargo containers:

	Per Container	
	<u>Foreign</u>	<u>Coastal</u>
(i) container having length upto 20'	US \$ 45.57	₹ 1983.31
(ii) container having length over 20' but upto 40'	US \$ 91.14	₹ 3966.57
(iii) Container having length above 40'	US \$ 136.71	₹ 5949.88

5. (H) Charges on Containerised Cargo

- (1) Wharfage and demurrage as applicable under Sections 3.1 (A) and 3.1 (B) of Chapter-III shall be payable on import containerised cargo, excepting those destined to ICD and the FCLs cleared through Private CFS in terms of note (9) to Section 5 (E) above.
- (2) The term 'LCL' means the container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest and the term 'FCL' means container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest. The consignee means the person/firm/company in whose name the Bill of Lading is prepared.
- (3)
 - (i) In the case of containers, other than that destined to or received from ICD and the FCLs cleared through private CFS demurrage on cargo in container shall not accrue for seven working days in respect of FCLs and LCLs from the date following the date of completion of vessels import operation.
 - (ii) If FCL/LCL has not reached the notified area/destuffing point when the consignee approaches with the Bill of Entry having Customs order for examination of goods or for delivery, the consignee may make a Log Entry at the nominated area/destuffing point.
 - (iii) If the Log Entry is made on the basis that the container has not reached the notified area/destuffing point, no demurrage shall accrue from the date of Log Entry till the receipt of the container at the notified area/destuffing point plus three working days. No intimation regarding receipt of container at the nominated area/destuffing point will be given.
 - (iv) The consignee shall have to make a fresh Log Entry every twenty calendar days till the container reaches the notified area / destuffing point. If the consignee fails to make the fresh Log Entry on the twenty first day but makes fresh Log Entry after lapse of some period, demurrage on cargo inside the container shall be levied for the period not covered by the Log Entry. If the twenty first calendar day is a non-working day, being a Docks Holiday, consignee may make the Log Entry on next working day.
 - (v) If the FCL container, other than that destined to or received from ICD, transshipment containers and the FCLs cleared through private CFS, having reached the notified area has not been destuffed for no fault of the consignee, the consignee will be entitled to a remission in demurrage charges on obtaining the endorsement on the Bill of Entry as under :

Conditions to be fulfilled	Endorsement of the B/E by the Docks official	Non-accrual of demurrage.
(a) B/E to be presented with order for Customs examination of cargo and documents of title	Endorsement "Consignee presented document with orders for Customs examination, but goods could not be forwarded for examination" (reasons to be recorded in writing) to be made by the Shed Supdt. and signed by the Asstt. Manager	3 Calendar days including the date of presentation of B/E
(b) B/E to be presented with "Out of Customs charge" endorsement/ ready for clearance	Endorsement "Cargo not destuffed", (reasons for not destuffing the container should be recorded in writing) to be made by the Shed Supdt., and signed by the Asstt. Manager	3 Calendar days including the date of presentation of B/E.
(c) On presentation of B/E on the 2 nd occasion to the Shed Supdt., with endorsement of Customs "out of charge ready for clearance" on the 4 th calendar day mentioned in Col.(3) against (b) above.	Endorsement "Cargo not made available for delivery within the period of 3 calendar days as container could not be destuffed" (reasons to be recorded in writing) to be made by Shed Supdt. and signed by the Asstt. Manager.	3 Calendar days beyond the period as at (b) above.

- (vi) If the LCL container is not destuffed and the consignee approaches on lodgement of document of title to the concerned CDO and the B/E having the Customs orders for examination or for delivery, the consignee may make a Log Entry at the notified area and continue to make fresh Log Entry/Log Entries every twenty calendar days till the container is destuffed. If the twenty first calendar day is a non-working day being a Dock Holiday, consignee may make the Log Entry on the next working day. No demurrage shall accrue for the period covered by Log Entry and for 3 working days following the commencement of destuffing of each container. No intimation regarding destuffing of the container will be given.
- (4) On export cargo received in the Docks, for shipment in containers, wharfage charges and demurrage charges under Section 3.1 (A) and Section 3.1 (B) of Chapter-III shall be levied upto the date of stuffing of cargo in container and not thereafter.
- (5) Wharfage on cargo inside the export loaded container received from other than port premises excluding container received from ICD shall be charged ₹1599/- (Coastal ₹960./-) for a container having length upto 20 feet, ₹2399/- (Coast ₹1439/-) for a container having length upto 40 feet and ₹3198/- (Coastal ₹1919/-) for a container having length over 40 feet.
- (6) The clauses at Sl. No. (1), (4) and (5) above will not be applicable for the containers not handled by the MBPT at its berths but brought to its CFS for cargo management operations and vice-versa and delivery / receipt purposes.
- (7) A Cargo Management Charge (CMC) of ₹2214/- per 20' container (₹1328/- in the case of coastal containers), ₹3321/- per container above 20' and upto 40' (₹1993/- in the case of coastal containers) and ₹4428/- per container above 40' (₹2657/- in the case of coastal containers) shall be recovered in case of import / export containers brought from / taken to other than MbPT operated berths to / from its CFS / Docks pre-stack / 1 Unclear Warehouse ID for delivery / loading. No wharfage shall be payable on the cargo inside the container.”
The Cargo Management Charges provided on per box basis in respect of LCL containers be apportioned on pro-rata basis with respect to the weight of individual/item consignment vis-à-vis the total weight of all items/consignments of containers as per IGM.

GENERAL NOTES :

- (i). Mafis and imported chassis shall be treated on par with containers of equal sizes for levy of all charges under this Section and if the same are taken back on board the vessel from which they have been discharged, no charges shall be levied.
- (ii). Transshipment and same bottom containers shall be treated on par with import containers for levy of licence fees for storage.

CHAPTER – VI
CHARGES LEVIABLE AT BUNDERS

Bunder limit means such portion of the wharves and land adjoining the wharves set aside for goods in transit. A wharf may extend to 15.25 meters measured from the wharf front.

6.1. LICENCE FEES

- (A) Licence fees will be levied on vessels registered and vessels using Bunders as under :

Sl. No.	Description of vessel	Basis of charging	Monthly Licence Fees per GRT (₹)
1.	Fishing vessels and Trawlers	Rate per GRT	29.95
2.	Vessels using New Ferry Wharf other than Passenger Boats	-do-	79.95
3.	(a) Passenger Boats	-do-	29.95
	(b) Catamarans and Hovercrafts	-do-	49.94
	(c) Pleasure Crafts	-do-	59.96
4.	Other vessels including Barges not covered in the above categories	-do-	69.93

NOTES

- (1) Licence Fees on annual basis shall be 8 times the rates prescribed as above.
- (2) Vessels using the Port Trust Bunders for the purpose of working cargo, undergoing survey, repairing or idling, shall pay Licence Fees as prescribed at 'A' above at the MBPT Cash Collection Centre and obtain an endorsement on the Licence Book. However, the Vessels occupying the Wharf/Hard for repairs on its keel or jacked up on the wharf / hard for changing side plates etc. or being constructed will be charged ₹5.97 per day per GRT from the date of occupation of the hard for the purpose of construction / repairing.
- (3) Vessels must always carry with them the Licence Book which shall be presented for inspection whenever so demanded by the MBPT officials authorized for such inspection.
- (4) Default in adherence to the provisions contained in Notes (1) to (3) above shall render the vessels being distrained or arrested and sold in accordance with the provisions contained in the Major Port Trusts Act, 1963 (Act No. 38 of 1963) or the Indian Ports Act, 1908 (Act No. 15 of 1908) and Regulations that may be prescribed thereunder.
- (5) Payment of charges under this Section shall not entitle a vessel to take up or retain any particular position, in a basin, alongside a wharf or the approach there to, a Hard, Flat or Wharf or any other portions of the Bunder premises.
- (6) Annual Licence Fees will not be levied on the following craft provided they do not ply for hire:
Customs, Water Police, the Central or any Provincial Government and Surveyors. Also fenders and launches of Shipping Companies employed in connection with the inspection of crew and landing or embarking passengers from their own vessels.
- (7) Monthly licence fee shall be charged from the date of registration of the boat/trawler at the Bunder, valid for one month thereafter.
- (8) Vessels opting to pay Licence Fees on monthly basis shall pay the fees immediately on their arrival at the Bunders and shall not leave the bunders without payment of the fees due from them. Default in adherence to this provision shall render recovery of interest from the owners at the rate prescribed at Clause 1.2 (v) of the general terms and conditions at Chapter-I *ibid*.
- (9) Licence fee for use of Bunders shall not be levied separately on vessels which pay licence fee for water conveyance under Section 2.11 (II) of Chapter-II *ibid*.

(B) Licence Fees on users and ancillary trade at New Fish Jetty and New Sassoon Fish Harbour and Old Sassoon Dock.

Sr. No.	Activity	Rate (₹ Per Annum)
1.	Ice Crushing Machine	11993/-
2.	Fish Auctioneers	14991/-
3.	Hand Carts	600/-
4.	Ice Suppliers	7995/-
5.	Water Supplier	11993/-
6.	Transport / Vehicles Licensing	(a). 1000/- per truck per annum (b). 41/- per truck per day if permit at (a) above is not held
7.	Weighing Scale (Katawala)	7995/-

NOTES

1. Only valid licence holders shall be allowed to carry out above activity.
2. The licences shall be renewed on annual basis.
3. Registered fishermen's Co-operative societies will be granted rebate of 50% in the above licence fees.

6.2. WHARFAGE

On cargo handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf (except Fish Jetty) and such other Bunders as may be notified separately, wharfage per tonne will be recovered as under:

	Description	Rate (₹)		
		Basis of charge	Foreign	Coastal
(a).	Hazardous cargo	Tonne	39.98	23.99
(b).	Non-Hazardous cargo excluding salt	Tonne	23.99	14.39
(c).	Salt	Tonne	5.97	3.57

(d).	Petroleum products	Tonne	15.38	15.38
(e).	Thermal Coal	Tonne	39.98	39.98
(f).	Coal other than thermal coal	Tonne	39.98	23.99
(g).	Steel	Tonne	39.98	23.99
(h).	Animals, birds, reptiles etc.	Each	22.97	13.78

Note: (i). No wharfage will be recovered at fish jetties of Sassoon Dock and New Ferry Wharf.

(ii). Hazardous cargo to be classified as per IMO and MBPT categories.

6.3. DEMURRAGE

(I). On cargo handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf (except Fish Jetty) or such other Bunders as may be notified separately, demurrage shall be charged as follows:

Description		Rate per tonne per day or part thereof (in ₹)
(a)	Hazardous Cargo	31.98
(b)	Non-Hazardous Cargo	7.98
(c)	Coal	31.98
(d)	Animals, birds, reptiles etc.	29.98

(II). No demurrage shall be recovered on cargo landed at other Bunders. Cargo landed at other Bunders, however, shall be removed from wharf on the day of landing either by direct delivery or by shifting to importers premises. The export cargo shall be allowed to be kept on wharf on the day of shipment.

Notes:

- (1) Any consignee or shipper or his agent found shipping or removing cargo from any of the Trustees' Bunders without first paying the wharfage and any other charges due shall be liable to pay double the charges laid down for the same in the Scale of Rates charged at the Bunders.
- (2) Wharfage will be assessed on the gross weight of the goods as shown in the invoices and specifications together with Customs documents and Import and Export Applications.
- (3) The charges under the Scale of Rates as above will not be leviable on goods stored at the Bunders and removed thereto under the provisions of Docks Bye Law No. 53.
- (4) The Board of Trustees does not provide labour at the Bunders for the landing shipping or removal of goods. All goods lying at the Bunders remain there at the risk of the consignee or shippers and are in their charge.
- (5) Charges on containers and containerized cargo shall be assessed in accordance with the Scale of Rates charged at the Docks.
- (6) The minimum charge recovered in any Application-cum-Bill or Bill should not be less than ₹123/- (Rupees One Hundred and Twenty Three only).
- (7) Demurrage charge on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver cargo/container when requested by the users.

CHAPTER – VII

CHARGES FOR BREAKING, CONSTRUCTION AND REPAIR OF VESSELS AT BUNDERS

7.1. Charges for Ship-Breaking:

In respect of vessels being broken up on the Port Trust Hards the charges will be recovered from the date of beaching as under:-

Sr. No.	Description	Rate per day per LDT
(1).	For the period from the date of beaching to the date preceding the date of commencement of breaking.	₹6.241
(2).	For the regulated period of the vessel. (The regulated period shall be one month per 900 LDT.)	₹9.455
(3).	If the vessel continues breaking beyond the regulated period as at (2) above.	₹18.911 for one month for vessels upto 3000 LDT and for two months for the vessels above 3000 LDT.
(4).	For the period beyond the period of extension as at (3) above.	₹37.82

Notes:

- (1). Charges mentioned above shall be recovered on the total LDT of the vessel for the entire period of occupation.
- (2). The month for the purpose of regulation shall be reckoned from the date of commencement of breaking to the preceding date in the following month eg. 10th April to 9th May.
- (3). The initial regulated period is determined considering 900 LDT or part thereof per month e.g.

Vessels upto 900 LDT	-	1 month
901 – 1,800 LDT	-	2 months
1,801 – 2,700 LDT	-	3 months

and so on in the multiple of 900.

7.2. Charges for Construction & Repair of vessels:-

Vessels including boats, tonies, hodies, rafts pontoons, tank barges, dump barges and other craft being constructed or fitted out in the Port Trust hard or anywhere on wharf will be charged ₹5.65 per day per GRT from the date of occupation of the hard for the purpose of construction/repairing.

Notes:

- (1). A vessel shall be deemed to be on a hard when she has been beached in a position approved by the MBPT or its authorised person alongside or as near as possible to the Bunder pursuant to the application made by the Owner of the vessel for the purpose.
- (2). Failure to make payment of MBPT charges shall be deemed to be a default and the Board reserves the right to arrest the vessel or the unbroken part of it and take over the broken up material of the vessel if any, lying in MBPT Premises. The vessel/unbroken part of the vessel and all other material so arrested and taken over shall be disposed off by the Board in accordance with the provisions of MPT Act, 1963. The sale proceeds will be first utilized to cover MBPT charges, including expenses of sale and disposal methods employed. Deficit, if any, will be recoverable from the ship-breaker. Surplus, if any, will be paid to the ship-breaker as per rules.
- (3). Charges for construction of vessels will be recovered on the GRT of the vessel as certified by the Mercantile Marine Department for which purpose the requisite certificate of registration shall be produced for the inspection of the MBPT within one month from the completion of construction and the launching of the vessel. In case of such crafts as are not registered with any statutory authority, the charges will be levied on the contractual Dead Weight Tonnage.
- (4). All charges for ship-breaking shall be payable in advance initially for a period of three months. If the work is not completed within three months, the further charges shall be payable in advance for every month till completion.
- (5). A vessel launched from the hard and lying in the adjoining Bunder basin for fitting out or any other purpose will be charged licence fees at ₹18.88 per GRT per day and in the case of unregistered craft on the DWT.
- (6). No vessel shall be constructed or assembled or fitted out (repaired) on a Port Trust hard without the prior permission of the MBPT or its authorised person, permission for which shall be granted only after a deposit equivalent to three months charges calculated on the contractual DWT of the vessel has been collected from an intending party and which deposit shall be refunded to the party on completion of the construction of the vessel and submission of certificate as mentioned at Note (3) above.
- (7). Charges due on construction of a vessel shall be paid at regular monthly intervals based on contractual DWT of the vessel and all charges due on the construction shall be paid before the removal of the vessel from the basin or the hard.

CHAPTER – VIII**CHARGES LEVIABLE FOR OPERATION OF CATAMARANS,
HOVERCRAFT, SPEED-BOATS ETC.****8.1. Passenger Fee**

- (i) ₹9.47 per passenger for peak hour service (9.00 a.m. to 11.30 a.m. and 5.00 p.m. to 8.00 p.m.)
- (ii) ₹4.55/- per passenger for non-peak hour service
- (iii) Charges to be worked out at 30% of passenger capacity in respect of the routes served between Gateway of India and Mandwa and at 60% of passenger capacity in respect of all other routes.
- (iv) Charges to be recovered per month basis in advance taking into account the slots allotted and capacity of craft (irrespective of whether the services are operated or not or actual number of passengers)

8.2.. Other charges such as licence fee and port dues as per respective scale of rates.

Notes:

- (1). Charges as above will have to be paid by the operators for eight months only in respect of the catamarans/ hovercrafts plying between Gateway of India and Mandwa. In respect of other routes the charges will have to be paid by the operators of catamarans, hovercrafts, speed boats, etc. making use of the two jetties, for the entire year, including monsoon.
- (2). Three months charges to be recovered as security Deposit.
- (3). Maximum fare has to be approved by the MBPT or the person authorized by it.
- (4). All the operators shall use the common booth for sale of tickets.
- (5). The route for operation of the hovercraft/catamaran services through Mumbai Harbour will be as advised by the MBPT or its authorised person.
- (6). In the event of the parties committing any breach of the terms and conditions or any direction of the MBPT or the person authorized by it, the arrangement shall be liable to be terminated forthwith.
- (7). The operator shall obtain licence in respect of every vessel under the provisions of Port of Mumbai Passenger Boats Rules 1962 and shall comply with all provisions of said Rules.
- (8). As regards the functioning of tidal observatory, the operators shall also comply with the following:
 - (i) Any air cushion in water created due to operation of hovercraft may affect the height of tides that are recorded. If such effects are observed, the party shall carry out at their own cost such remedial measures as may be suggested by the Director General, Survey of India;
 - (ii) Utmost precaution should be taken by them to ensure that no foreign material/wastages are thrown into the sea water which may result in reduction in the height of water; and
 - (iii) No oil/gasoline should be thrown in the water that may change the density/salinity of the water.
- (9). Operation of the catamarans/ hovercraft, etc. shall not cause any pollution. Any failure to ensure this would attract not only recovery of expenses incurred to clear/neutralise the pollutants, but also penal action.

CHAPTER – IX
MISCELLANEOUS CHARGES

9.1. A. Telephone Charges

No charges will be levied for the telephone provided for the vessel's use.

9.1. B. Labour Charges

Labour charges shall be payable on goods, the cost of handling of which has not been specified elsewhere in this Scale of Rates	₹32 per tonne
---	---------------

9.1. C. Copy of an Application-Cum-Bill

₹100 per copy

9.1. D. Charges for supply of Fresh Water by the port

Charges for supply of fresh water to the vessels berthed at the Docks and at Jawahar Dweep and Pir Pau shall be recovered at the rate of ₹240/- for 1000 litres.

9.1. E. Supply of Water by Licensed agencies

Charges for supply of water by licensed agencies will be levied at the rate of ₹14.39 per 1000 liters for use of MBPT facilities.

9.1. F. Charges for use of weighbridges installed by the Port

₹74/- per vehicle

9.2. A. Permits for Motor Lorries, Mobile Crane etc. to ply in the Docks (vide Docks Bye-Law No. 130)

	Charges
1. Motor Lorries and Local Chassis	
(i) Fresh permits and renewals for every quarter	₹128/- each
(ii) Duplicate	₹96/- each
(iii) Fresh permits and renewals valid for the day of issue	₹32/- each
2. Mobile Cranes and Forklifts	
(i) Fresh permits and renewals for every quarter	₹640/- each
(ii) Duplicate	₹96/- each

3. Container handling equipments (i) Fresh permits and renewals for every quarter (ii) Duplicate	₹1599/- each ₹160/- each
---	-----------------------------

9.2. B. Consignees, Owners and Importers of iron & steel, other cargoes and container removed from the Docks under Docks Bye Law No. 60A shall be charged for such removal at the rates as may be sanctioned by the Board from time to time and notified in at least two local newspapers. The rates will take effect from the date of their sanction by the Board.

9.2 C Dock Entry Permit Charges

(a) Daily DEP	= ₹ 10/- per person per day
(b) Temporary DEP (2 to 7 days)	= ₹ 10/- per person per day
(c) Monthly DEP (MDEP)	= ₹ 250/- per person per day
(d) Duplicate MDEP	= ₹ 350/- per person per day (including penal charges of ₹100/-)
(e) Yearly DEP (Smart Card)	= ₹ 1000/- per person
(f) Duplicate smart card	= ₹ 1200/- per person (including penal charges of Rs.200/-)
(g) Driver / Cleaner's permit	= ₹ 60/- per book per month
(h) Duplicate Driver/Cleaner's permit	= ₹ 60/- per book
(i) Hawker Permit	= ₹ 250/- per annum
(j) LMV Permit	= ₹ 100/- per LMV per annum
(k) Duplicate LMV Permit	= ₹ 150/- per LMV Permit
(l) Daily Lorry Permit	= ₹ 50/- per vehicle
(m) Group pass for educational tour	
Student	= ₹ 20/- per day
Faculty / instructor	= ₹ 150/- per day

Note :-

The following categories of port users / officials are exempted from levy of DEP Charges:

- (i). Yellow Gate Police Station Officials
- (ii). Sea Port Immigration Clearance Officials
- (iii). High Court Judges, Judicial magistrates
- (iv). Officials / workers of MBPT Contractors
- (v). ICTPL Officials
- (vi). Staff and suppliers of Cooperative Canteens
- (vii). Government Officials, visitors VIPs, Dignitaries and other categories as may be permitted by the MBPT."

9.2 D Registration/ Renewal fees from the Port Users availing the services of Permit Section as under:

- (a) Registration Fee – ₹ 10,000/-
- (b) Renewal of Registration – ₹ 5,000/-

9.3. A. Charges payable at Passenger Berths by visitors

For a bonafide visitor to the passenger berth in the Docks on the day of embarkation and disembarkation of the passengers.	₹80 per head
--	--------------

9.3. B. Embarkation and disembarkation charges

Embarkation and disembarkation charges at the rate of ₹240/- for embarkation and ₹240/- for disembarkation per passenger at the Docks and other designated areas from cruise vessels will be levied.

9.4. Charges for use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' point/Hay Bunder/Indira Dock/Naval Dock Yard

Description of pipelines	Charges per 30 minutes or part thereof (in ₹)
SKO	4299/-
HSD	4299/
Bunker/Black Oil line	4299/
Flushing Line	2150/-
Facility Utilisation (Utilisation of facilities like manifold when main line is not utilised)	860/-

NOTES:

- (i). Cancellation of requisitions will be treated as an operation once port issues its readiness for the operation and charges as applicable will be levied for the period from the time of readiness till the time of stoppage of operation
- (ii). Requisitioner for the line/facility will be billed
- (iii). Time consumed for flushing operations shall not be treated as an operation.